

Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930

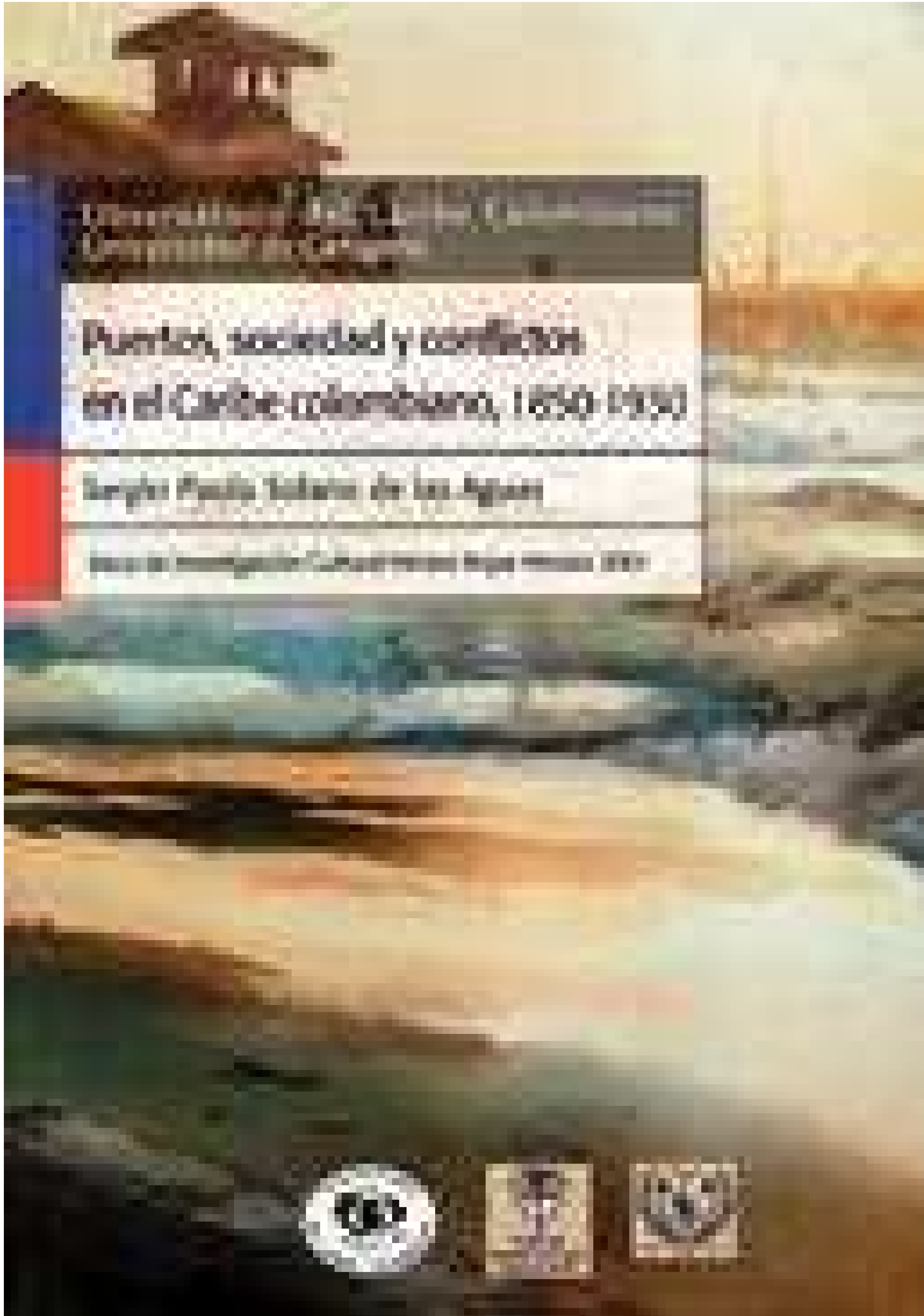
Sergio Paolo Solano de las Aguas

Beca de Investigación Cultural Héctor Rojas Herazo 2001








Puertos, sociedad y conflictos
en el Caribe colombiano, 1850-1930
Sergio Paolo Solano de las Aguas

Observatorio del Caribe Colombiano
Universidad de Cartagena

Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930

Sergio Paolo Solano de las Aguas

Beca de Investigación Cultural
Héctor Rojas Herazo
2001






Universidad de Cartagena

A la memoria de mi madre Emma Rosa de las Aguas Steel,
mujer laboriosa que me enseñó
que el mundo de los trabajadores no me era ajeno.

A mis amados hijos Sergio Paolo y María Camila Solano Hoyos
y a Catalina Andrea Solano Negretti, por todo el tiempo
que les he robado.

A mi padre Armando Antonio Solano Mastrodoménico,
por todo el esfuerzo y por los sacrificios que ha realizado
por sacar su familia adelante.

Contenido

Presentación

Desde su nacimiento, el Observatorio del Caribe Colombiano se propuso estimular la investigación sobre la cultura de esa región de Colombia para lo cual le propuso al Ministerio de Cultura la promulgación anual de una convocatoria de becas a la que bautiza con el nombre de Héctor Rojas Herazo, rindiendo homenaje al extraordinario periodista, poeta, novelista y pintor nacido en Tolú.

El 27 de junio de 2001, el historiador Sergio Paolo Solano de las Aguas presenta el proyecto *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930* a la tercera convocatoria de las becas y a los pocos meses recibimos la noticia del jurado que incluía su nombre y su proyecto entre los ganadores.

En el proyecto ganador Solano de las Aguas propone un camino diferente para enriquecer los estudios de la construcción y la definición de identidades de la región que hoy llamamos Caribe colombiano: indagar por la formación de las clases modernas que en medio de sus contradicciones e iniciativas marcan la vida social. El profesor Solano, consciente de una historiografía que encuentra en la huelga y las formas de resistencia obrera la caída de la economía de la región, y que muestra solo una mirada económica de la situación, nos propone un análisis social y cultural.

Dos años más tarde es posible publicar el resultado de su investigación en este libro, gracias al apoyo de la Universidad de Cartagena, universidad a la que Sergio Solano se encuentra vinculado como profesor del programa de Historia de la facultad de Ciencias Sociales.

En este importante trabajo, el profesor Solano reconstruye la historia de los trabajadores del puerto más allá del estereotipo de ignorantes, bulliciosos y holgazanes, legado de los viajeros que visitaron al país en el siglo XIX y que aún hace historia, y nos revela un sector que supo de su importancia en el modelo agro exportador en que se matriculaba el país, para sacar partido a partir del conocimiento y aprovechamiento de las coyunturas del comercio internacional.

A través de un riguroso manejo de fuentes primarias, característica que se resalta en anteriores artículos de su autoría, y apropiándose de las herramientas metodológicas y conceptuales de los historiadores de la escuela social inglesa, E. P. Thompson, George Rudé y Eric Hobsbawm, el autor analiza cómo a diferencia de los trabajadores de la economía fabril, los trabajadores de los puertos escaparon al aislamiento y a las formas de disciplinamiento, debido a su relación directa con la naturaleza, con la población de los márgenes de los ríos y con los pasajeros. Por su misma condición de trabajadores conectados a la *Economía Mundo* se convirtieron en receptores de las ideas, y de formas de luchas internacionales, lo

que los llevó a ser el sector más significativo de la clase obrera costeña y protagonista central de conflictos sociales.

Para muchos sectores marginados e inclusive medios, el puerto y las actividades que de su desarrollo se desprendían se convirtieron en el ideal de vida, sentían que el claxon de los buques y las locomotoras eran un llamado a una forma de trabajo pletórica de experiencias, libertad y progreso, más cercanos a sus hábitos culturales de vida.

Los puertos, además, se convirtieron en los escenarios propicios para el desarrollo del aprendizaje de técnicas y oficios asociadas al espíritu de las actividades portuarias, pese al fracaso de los intentos de establecer la enseñanza de los oficios a través de las universidades y escuelas oficiales, en parte debido al peso en la región de la oralidad, se fue formando una generación de personas que gracias al contacto con extranjeros aprendieron las técnicas modernas del oficio. Tradición que encuentra un hito importante cuando el alemán Juan Bautista Elbers, pionero de la navegación a vapor por el río Magdalena, trajo en 1825 varios técnicos extranjeros para que se ocuparan del mantenimiento de los vapores de su compañía.

Solano muestra también el conflicto que se presenta en el proceso de proletarización de los trabajadores portuarios y navegantes, quienes no obstante constituir el primer sector del moderno obrerismo, dada la prestancia de sus actividades manejaban códigos ligados a las reivindicaciones del siglo XIX, como la prestancia y el honor de su oficio. De alguna manera los adelantos técnicos implementados en los puertos y en la navegación fueron creando otra clase de trabajadores con menos autonomía y más expuestos a los controles disciplinarios de las industrias fabriles.

El trabajo del historiador Sergio Solano, es un significativo aporte al estudio de la historia y la cultura del Caribe colombiano; nos invita a descubrir el bullicio de los puertos, a navegar los mares y remontar los ríos, a descubrir la sinuosa cultura de los hombres y mujeres del puerto.

ALBERTO ABELLO VIVES
Director Ejecutivo
Observatorio del Caribe Colombiano

Introducción

Siguiendo el naciente interés por la dimensión social y cultural del pasado de los grupos sociales de los principales epicentros urbanos, en este ensayo nos proponemos estudiar la vida portuaria en su condición de escenario de formación del sector más significativo la clase obrera costeña y en consecuencia del conflicto social que más marcó a Barranquilla, Santa Marta y Cartagena durante la primera mitad del siglo XX, como también a las poblaciones que dependían del tráfico marítimo internacional y del llevado a cabo por las arterias fluviales. Para lo que nos interesa estudiar, basta con señalar de manera muy esquemática que esta nueva perspectiva de la historiografía social nacional, haciendo eco de los logros europeos y estadounidenses ha reorientado sus estudios sobre la clase obrera centrando su interés en su función de agente productor y receptor de cultura. Su lectura permite concluir, por un lado, que la cultura (o expresiones culturales de clase) de un grupo social es una formación histórica que pone en juego tensiones, conflictos apropiaciones y consensos no sólo con las de otros conglomerados sociales sino también entre los estratos que integran a dicho grupo; por el otro, que en la formación de la cultura de determinado grupo social algunos sectores juegan un papel más importante que otros, lo que está en función del orden temporal de formación de los estratos que lo integran (verbigracia, la cultura artesanal antecesora de algunas expresiones culturales obreras, a la que le aporta muchos elementos), de su peso en la economía y de su condición de representante de tradiciones sociales y culturales que sirven para resistir el moldeamiento que del trabajador pretende hacer la economía y la administración fabril. En este sentido, hay estratos sociales paradigmáticos para el resto de su clase.

Continuando esta orientación, uno de los supuestos del que partimos es que al compararse con el fabril, los trabajadores portuarios y del transporte se caracterizaron por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros conglomerados sociales, al tiempo que sobre esa independencia los controles externos obligatoriamente tenían que ser más laxos. Este hecho guarda relación tanto con las características de la cultura popular del Caribe colombiano, como con el hecho de que la condición comercial y portuaria de sus principales centros urbanos los hacía escenarios propicios para una vida más informal, en la que se hallaron a gusto las corrientes migratorias de trabajadores provenientes de espacios marginales de la región y de otras áreas de Colombia. Como casi todas las facetas de la vida los epicentros urbanos de esta región giraban alrededor de los puertos, estos dejaban sus improntas en la formación de la clase obrera, pues las economías portuarias no se ven precisadas a generar esa «segunda naturaleza humana», como potencialmente sucedía en otras ciudades más fabriles (Bogotá y Medellín)[1] que obligaban al trabajador a despojarse de sí mismo, a negarse en el recinto laboral. Por tanto, la sociedad y la cultura portuaria es abierta y disipada, y en ella la resistencia a los cambios en los mecanismos psíquicos interiores de los conglomerados humanos es fuerte.

1 Ver: Archila, Mauricio. *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín 1910-1945.* Bogotá. Ed Cinep, 1989; Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia.* Bogotá. Tercer Mundo Eds., 1989, pp. 251-397; Villegas, Iván D. La formacion social del proletariado antioqueño. (Medellín: Eds. Concejo Municipal de Medellín, 1990); Arango, Luz Gabriela. Mujer, religion e industria Fabricato 1923-1982. Medellín. (coed. Universidad de Antioquia, Universidad Externado de Colombia, 1991; García L., Carlos E. Niños trabajadores y vida cotidiana en Medellín 1900-1930. Medellín. Universidad de Antioquia, 1999.

El análisis del ambiente social y cultural portuario es clave para interpretar el protagonismo que tuvieron sus trabajadores durante la primera mitad del siglo XX, entre quienes ya desaparecieron los navegantes, braceros y ferrocarrileros llevándose a la sepultura la acusación de ser los responsables de la crisis y decadencia de la economía que se había estructurado alrededor del tráfico por el río Magdalena.[2] Este "juicio histórico" que sugiere la existencia de una relación inversamente proporcional entre la profundización de dicha crisis y el auge de las luchas sindicales de los trabajadores, al solo interesarse en el impacto económico del conflicto social (que aún sigue a la espera de un estudio serio y bien documentado), es poco lo que muestra sobre su naturaleza y características (motivos, intereses en juego, actores, función del Estado, impacto de las innovaciones sobre las tradiciones sociales y culturales, hibridaciones ideológicas, imaginarios sociales, etc.), de la formación de las clases sociales modernas y de los conflictos connaturales a ese proceso.

Este ensayo representa un esfuerzo por aproximarnos a una "mirada desde abajo" que nos permita comprender el mundo de las experiencias y expectativas tradicionales y las innovaciones sociales y culturales desde el cual los trabajadores portuarios se representaron su rol dentro de la sociedad y justificaron sus protestas sociales. Esta preocupación está a tono con el interés de algunas corrientes de la historia social por estudiar a los trabajadores tanto como categorías agregadas en la estructura sociocupacional como por oficios específicos, a la vez que también se interesa por analizar sus niveles de vida, sus estratificaciones, las expectativas y la movilidad social, sus tradiciones culturales y políticas, sus identidades sociales, sus conflictos globales y sectoriales con la élite y el Estado, entre muchos otros aspectos. Y ello no sólo vale para los sectores sociales que surgieron como resultado del desarrollo del capitalismo, sino que también debe aplicarse a los grupos cuyas formas de vidas entraron en un callejón sin salida, vieron reducir sus huestes o desaparecieron. La catapulta del "desarrollo económico" no justifica arrojar al infierno del olvido a decenas de millares de personas por la simple razón de que "no hayan contribuido al progreso", o lanzar sobre su memoria "la enorme prepotencia de la posteridad", frase feliz de Edward P. Thompson que sirve para anatematizar a esa actitud historiográfica del "sí... pero bueno, la historia nos concedió la razón". Sus oficios marcaron sus vidas y las de muchas generaciones que les precedieron y continuaron en el tiempo y en el mismo espacio y esa sola razón amerita un estudio sobre sus ocupaciones. Nuestro interés en una "reconstrucción de la historia desde abajo" se corresponde con la necesidad de tener una imagen más rica en ángulos y matices acerca del proceso histórico, social, cultural y político de construcción de la región más allá del análisis económico, el que aunque imprescindible no agota su explicación.

Este aspecto nodal del conflicto social ha pasado desapercibido para la historiografía social por dos razones: una es la reducción de la protesta social a un aspecto estrictamente económico, exactamente igual a la de aumento del jornal. La otra es concebir el proceso de proletarización solo bajo los parámetros de la no posesión de bien alguno, ser libre y vender la fuerza de trabajo a cambio de un salario, y no verlo en la larga duración, como un conflicto que se prolonga en el mercado laboral en constitución y al interior de las empresas modernas, como lo ha señalado, al menos en esta última dirección Eric Hobsbawm, y en la primera E. P. Thompson con sus estudios sobre la "economía moral de la multitud".[3] Solo así estaremos en mejores condiciones para entender la naturaleza y el grado de inten-

2 Desde la huelga de braceros de marzo de 1928, la prensa barranquillera comenzó a llamar la atención acerca del impacto "nocivo" que tenían las protestas de los trabajadores sobre la economía local en un momento en que la competencia de otras vías ya era una realidad. Ver: "La huelga", "Los últimos detalles de la huelga", "Deber de las autoridades y de los barranquilleros ante la huelga" y "Al terminar la huelga", en: *La Prensa*. Barranquilla, marzo 29 y septiembre 1°, 3 y 4 de 1928. Para un conocedor del río, las justas luchas de los trabajadores de las empresas navieras se "desviaron de sus nobles propósitos" cuando hicieron presencia militantes de izquierda a partir de 1930. Ver: Gómez Picón, Rafael. *Magdalena río de Colombia.* Bogotá. Tercer Mundo Eds., 1973, pp. 409-414.

sidad del conflicto, la mayor o menor participación de los diferentes sectores de trabajadores portuarios y la naturaleza de sus reivindicaciones y formas de plantearlas.

Nuestro interés en estudiar el proceso de formación de las clases modernas en medio del conflicto social tiene dos motivos: primero, porque la creación de una cultura de tolerancia y respeto exige incorporar entre sus supuestos más elementales la aceptación del conflicto social como parte integrante de la vida de las sociedades modernas, y no hay mejor manera de ilustrarlo que mostrando como ha operado en el pasado, sus razones, justificaciones, formas de acción, contexto políticos, sociales y culturales y los alcances y limitaciones de las vías institucionales que se ensayaron para que se expresara por medio de ellas. Segundo, porque en razón de una mejor comprensión de la moderna sociedad costeña, la reflexión sobre la construcción de las clases sociales exige darle un tratamiento de primer orden a los conflictos que suscitaron los procesos de proletarización de la mano de obra. Una razón de peso para operar esa inflexión es que la vinculación de los trabajadores al mercado laboral no se le puede confundir con el mercado de objetos, y aunque el secreto de la proletarización está en reducir la fuerza humana de trabajo a la condición de mercancía, no hay duda que el logro de este propósito llevó un largo tiempo que estuvo atravesado por intensos y prolongados conflictos sociales y políticos. Se trató de que miles de trabajadores que ejercitaban labores tradicionales se vieron compelidos –por normas, dispositivos de control social, personas, grupos sociales e instituciones y las exigencias de los dispositivos mecánicos de las empresas–, ha renunciar a parte importante de sus hábitos sociales y culturales. Por ende, asomarse al estudio de este proceso debe estimular una mirada desde la larga duración, que permita comprender de mejor manera las actuales características de la sociedad caribeña, que son las de una sociedad en formación si se le compara con las sociedades modernas occidentales.

Entonces, estudiar el proceso de proletarización también requiere insertarlo en los estudios acerca de la formación del mercado moderno, cuya mayor expresión es la compra y venta de la fuerza de trabajo. Primero porque hay que representárselo como una categoría histórica que involucra aspectos que van más allá de las estrictas relaciones económicas entre oferentes y demandantes; de ahí que hoy día se dé por aceptado que han existido muchas formas de mercados cuyos ritmos de desarrollo han estado en función tanto de la conversión de los productos en mercancías como de valores simbólicos, actitudes y significados sobre las necesidades, el acceso y el disfrute de los objetos mercantiles que tienen los grupos sociales.[4] Esto significa que el mercado es un escenario de conflictos sociales (reales y simbólicos) en el que contienden estrategias de imposición de demanda y de resistencia cultural, posibilidades de niveles y estilos de vida que dependen tanto del poder adquisitivo de los grupos sociales como de sus tradiciones y expectativas sociales y culturales.[5] El mercado también es el espacio en el que se refuerzan las representaciones culturales sobre la estratificación social al convertirse los diferentes niveles de consumo en atributos de los grupos sociales, pronunciando las desigualdades y reforzando la jerarquía social. Los sectores subalternos lo asumen como un espacio en el que se llevan a cabo las transacciones mediante la exposición pública de los bienes a transar y la concurrencia de oferentes y demandantes, relaciones regidas por costumbres y disposiciones oficiales que regulan los precios, los que no se establecen por medio del libre juego de la oferta y la demanda, como sucede con la economía de mercado que opera a

3 Hobsbawm, Eric. *Gente poco corriente.* (Barcelona: Ed. Crítica, 1999). En especial ver el ensayo "Valores victorianos". Thompson, E. P. *Costumbres en comun;* ver los ensayos "La economía moral de la multitud" y "La economía moral revisada".

4 Los antropólogos han demostrado que el consumo es más que la adscripción de los objetos a las necesidades fisiológicas y sicológicas de las personas y grupos sociales y que no es la fase terminal de un proceso que empieza con la producción y continua con el intercambio sino que es parte esencial de la reproducción social; que depende del papel que desempeñan los productos dentro de un sistema cultural y social y que los productos al consumirse se incorporan a la identidad personal y social de quienes los consumen. Ver: Gell, Alfred. "Los recién llegados al mundo social de los bienes: el consumo entre los Gondos Muria", en: Appadurai, Arjun (ed.). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancias*. México. Ed. Grijalbo, 1991, p. 146. Ideas similares habían sido expuestas en 1859 por Karl Marx en su libro *Contribucion a la critica de la economia politica.* Moscú. Ed. Progreso, 1984, pp. 158-195.

5 Estas no se adaptan de manera automática al crecimiento de la oferta e históricamente existen múltiples sensibilidades sociales frente a las mercancías hasta llegar a lo que un antropólogo e historiador ha llamado "un modo capitalista de evaluación de las mercancías... [que involucra] un cambio en las nociones generalmente aceptadas en cuanto al significado de la oferta mercantil". Reddy, William. "La estructura de una crisis cultural: las telas utilizadas en Francia antes y después de la Revolución", en: Appadurai, Arjun. *La vida social de las cosas,* Op. Cit. p. 325.

la inversa (la que –valga señalarlo– no deriva de una ampliación del comercio precapitalista).[6]

Esta mirada conlleva a una relectura del mercado, al verlo como escenario social (y de conflictos) y no como un ente abstracto e intemporal, que también ayudó a la conflictiva formación de las clases sociales modernas en una de las dimensiones a que la que se le ha prestado poca atención: en la disputa en torno a la fuerza de trabajo, tanto de su precio y calidad, como de su intensidad laboral, controles sobre los procesos productivos, del tiempo, de la concentración, en fin, la lucha en pro y en contra de la subordinación total. En otros términos, la formación de las clases sociales modernas se dio en el cruce entre las presiones y obvias resistencias a la proletarización y las disputas por los controles sobre el mercado laboral y las características del trabajo.[7]

Alrededor de este conflicto se formaron las clases modernas de los puertos caribeños colombianos. Por vez primera, miles de personas se vieron compelidas a ser actores en un mercado de trabajo en formación y atravesado por tendencias opuestas, representadas por un lado en las normas de una sociedad tradicional de valoración de los contratos y el precio del jornal, y por el otro en las presiones por liberarlo totalmente al libre juego de la oferta y la demanda. No está en duda que la relación salarial tenía su atractivo para estas crecientes oleadas humanas que llegaban a los puertos; pero someterse a los requerimientos de un mercado de trabajo moderno obligaba a renuncias, adaptaciones y subordinaciones, factores que se constituyeron en los ejes del conflicto de fondo. Ahora bien, la intensidad de estas renuncias, adaptaciones y subordinaciones varió acorde con las características de los oficios, lo que para nuestro propósito de estudio es fundamental dado que determina las especificidades de los conflictos y el papel de primer orden que algunos sectores laborales desempeñaron en los movimientos sociales en la Costa durante la primera mitad del siglo XX.[8]

Toda nuestra reflexión se estructura en torno a la hipótesis de que el proceso de configuración de las clases sociales modernas surgió en la intersección de una tradición laboral popular (reflejada en sus propias formas de ascenso laboral, de contratación, de relación con la empresa y de organización) que mantenía vivo en los trabajadores el deseo de cierta independencia frente a cualquier forma de subordinación como las exigidas por las empresas, y las necesidades de una economía portuaria en crecimiento cuyo buen funcionamiento y rentabilidad óptima obligaba a los empresarios y al Estado a someter al mercado laboral al juego de la oferta y la demanda, con el fin de acentuar los controles sobre los trabajadores y someterlos a una posición de total subordinación. Aunque en el marco de la anterior tensión se fue asimilando la experiencia del movimiento obrero internacional, (reflejada en el surgimiento de instituciones –mutuarias, sindicatos, cooperativas–, un lenguaje clasista que les permitió articular de mejor manera el discurso social en la medida en que es un lenguaje clasificatorio que se presta a la simplificación, algunos rituales, formas de protestas y en la adopción de reivindicaciones que integraban a la clase obrera a escala internacional),[9] la protesta social de los trabajadores portuarios en buena medida se organizó en torno a la defensa de unas instituciones sociales como era la contratación colectiva y el "precio justo" del jornal, las que por diferentes vías fueron convergiendo en la cultura popular del siglo XIX. Durante casi todo ese siglo los empresarios del transporte (con una alta presencia de extranjeros) no se interesaron en redefinir

6 Ver: Polanyi, Karl. *El sustento del hombre.* Barcelona. Biblioteca Mondadori, 1994, pp. 206-207. Podemos asumir la obra de este autor como una crítica implícita a la teoría del mercado de Fernand Braudel, la que aunque establece algunas diferencias entre el mercado simple y el complejo gracias a la intensidad de las transacciones, se erige sobre la creencia de que sus características son exactas. Al respecto ver: Braudel, Fernand. *Civilizacion material, economia y capitalismo siglos XV-XVIII.* Madrid. Alianza Ed., 1984), tomo 2, pp. 9 y ss; un buen resumen de sus argumentos en: *La dinamica del capitalismo.* Bogotá: FCE, 1997, pp. 45-84. Algunas críticas a esta teoría en: Romano, Ruggiero. *Braudel y nosotros.* México. FCE, 1997, p. 15; también ver las intervenciones el economista francés Paul Fabra compiladas en el libro U*na leccion de historia de Fernand Braudel.* México. FCE, 1994), pp. 108 y ss.

7 Los estudios de los más sobresalientes historiadores sociales ingleses (E. P. Thompson, George Rudé, Eric Hobsbawm y otros) tanto sobre la revuelta popular como sobre el desarrollo de una "conciencia del consumidor" y la "conciencia de clase", pueden situarse en la coordenada del conflicto escenificado en el mercado laboral.

8 Esta perspectiva de análisis obliga a privilegiar una mirada más social y cultural que económica o política, no al menos en el estilo de esa historia política de los trabajadores que solo se reduce a estudiar los conflictos con empresarios y Estado o el resaltar la presencia de ideologías revolucionarias. En la dirección de la historia social y cultural que nos interesa, esa historia política debe formar parte de un propósito más amplio, cual es el de analizar la cultura política de los trabajadores, vista como un conjunto de tradiciones políticas recibidas, herencias recién llegadas y las expectativas en torno a lo que consideran el buen gobierno, conjunto que se jerarquiza acorde la naturaleza de los oficios, los conflictos y las características globales del período que estudiamos.

9 El periódico Vindicación, editado en 1927 por la Unión de Braceros de Cartagena, expresa claramente la apropiación de ese lenguaje por parte de los trabajadores, que había tomado fuerza en la nación gracias a la influencia del Partido Socialista Revolucionario. Dicho periódico se autoproclamaba "la tribuna del socialismo".

esas instituciones y las relaciones sociales que de ellas surgían porque les permitía un mayor margen de rentabilidad al no tener que concertar directamente y manera estable la mano de obra dado que durante muchos decenios los flujos intermitentes de la carga no lo permitía. Por eso, la conquista de la contratación colectiva del personal agremiado, planteada desde comienzos de los años veinte, lograda sectorialmente en 1933 y para todos los trabajadores en 1937 a través del "Pacto de Julio", y perdida en 1940, más que hacerse en nombre de ideas radicales se hizo con las aspiraciones puestas en el pasado, intentando mantener una tradición que comenzó a perderse entre 1907 (decreto 899) y 1933 (decreto 1.661).[10]

Ese conflicto, que también tiene sus especificidades acordes con el proceso de formación de los oficios modernos, ayudó a definir los contornos y la cohesión social de cada sector de trabajadores, los que dependiendo de la jerarquía y la consiguiente escala de valoración social que se le otorgaba a sus ocupaciones, se vieron sometidos a tensiones específicas que colocaron en el centro de la disputa la defensa de algunas tradiciones, como en el caso de la oficialidad de los vapores, el derecho a una vida digna y la aspiración a mantener cierto margen de independencia frente a los controles sociales y laborales. De ahí que sea importante analizar los oficios en varias direcciones; por un lado, mostrando que la variada intensidad de su formación y del proceso de proletarización (tanto por la reducción a la condición de simple trabajador asalariado, como por la perdida de la independencia que se mantenía con respecto a las empresas) y las correspondientes expectativas que construyeron sus practicantes, determinaron diversas formas de protestas. Por otra parte, paralelo a la integración de la clase obrera a escala nacional, se comenzó a dar el proceso de integración de los trabajadores portuarios por encima de sus oficios, lo que alcanzaron durante los años treinta y cuarenta del siglo inmediatamente anterior. El trasfondo del conflicto y el proceso de articulación social era la cultura portuaria, espacio por excelencia de la cultura mestiza, cuya facilidad para el sincretismo se favoreció por la debilidad de las instituciones y de los controles sociales. Entonces, nos interesa estudiar ese ambiente cultural en dos dimensiones: como epicentro del desorden social y como espacio de trabajo.[11]

10 "La conferencia de los navieros", "Ha surgido un impasse en la Conferencia de navieros", "Los capitanes escogerán al personal de contramestres y marineros de los buques, prefiriendo a los obreros de los sindicatos legalmente constituidos", en: La Prensa. Barranquilla, julio/ 1°, 2, 3 y 6/1937.

11 Sobre la relación desorden y orden social ver: Balandier, George. *El Desorden*. (Barcelona: Gedisa Ed., 1997). Una presentación sucinta sobre esta relación en su libro *El Poder en escenas.* (Barcelona: Eds. Paidós, 1994), pp. 77-113.

Capítulo 1

El puerto, espacio polifuncional

1

El puerto, espacio polifuncional

La implementación del modelo económico agroexportador en la Colombia del siglo XIX conllevó a que el sistema de transporte (barco de vapor, astilleros, ferrocarriles, muelles y talleres de ambos medios de movilización de carga y pasajeros) de sus principales centros portuarios y comerciales vinculados al mercado internacional (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y en menor medida los puertos fluviales intermedios como Magangué y Calamar) se constituyera en la primigenia forma industrial en el sentido estricto del término y, en consecuencia, en epicentro de las primeras formas de trabajo asalariado moderno tanto por la concentración de trabajadores, como por el empleo de tecnología. Los talleres y astilleros navales no representaban ninguna novedad en el medio. Gracias a su ubicación geográfica y a su papel estratégico en el comercio imperial, la Cartagena colonial se convirtió en puerto de arribo de los convoyes españoles y de pequeñas y medianas embarcaciones, que traficaban entre las posesiones españolas del área del Caribe.[1] Al ocupar una posición de primer orden en el sistema de comercio y de defensa del imperio español, la reparación y construcción de embarcaciones debió ser corriente. En 1768 se construyó el muelle de La Machina con tres filas de cubos de mampostería de 4 metros cuadrados, con sus talleres y astilleros reales, dirigido por un capitán quien estaba al frente de maestros mayores en carpintería, calafatería, herrería, y oficiales y aprendices en cada oficio. Pero desde mucho tiempo atrás la tradición había habilitado las playas del Arsenal como sitio para la construcción y reparación de embarcaciones menores, en razón de que, como reza un documento español de 1818, "... hasta ahora la comodidad de tenerlos a la mano de la Población ha sostenido esta Obra en el parage en que se halla, causando notable daño a la defenza de la Plaza aumentandose sus terrenos a derecha e izquierda con las astillas que se han arrojado y se arrojan..." Allí, al lado de los carpinteros de ribera y calafateros, estaban los herreros, loneros, cordeleros y otros trabajadores necesarios en la construcción de embarcaciones. Ahí se formó una amplia tradición artesanal ligada al barrio de Getsemaní, cuya inmediatez a la zona portuaria lo convirtió en epicentro de talleres y en sitio de pequeños y medianos astilleros improvisados en las orillas de la bahía de Las Ánimas por maestros de riberas, herreros, calafates, quienes con sus actividades impregnaban el ambiente con el olor de la madera, la estopa y el alquitrán.[2]

Aspectos de la vida colonial en este puerto los conocemos por algunas descripciones de los científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735) y de fray Juan de Santa Gertrudis (1757), al igual que del padre Antonio Julián (1743) para el caso de Santa Marta. Un siglo después Eliseo Reclus (1855) hizo lo mismo para el caso de Barranquilla.[3] Estas decripciones evocan los cuadros de costumbres que nos presenta la literatura nacida con los albores de la era moder-

1 Entre 1783 y 1804 (faltando datos para los años de 1791 y de 1794 a 1796) arribaron a Cartagena 270 barcos procedentes de España, y salieron de Cartagena 276 con destino a esa metrópoli (faltando cifras para los años de 1783 y de 1797 a 1801). Entre 1783 y 1798 llegaron a este puerto 156 barcos procedentes de puertos extranjeros. Pedraja Toman, René de la. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801", en: *Desarrollo y Sociedad.* N° 2. Bogotá. Universidad de los Andes, 1979, pp. 214-215.

2 "Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estava a fines de 1817". Archivo General de Indias. Cuba, Legajo N° 709. Publicado por Donaldo Bossa Herazo en *Boletín Historial* N° 157. Cartagena. Academia de Historia de Cartagena, 1983, p. 46. El informe lo rinde Mariano Gelabert, Ingeniero Comandante Accidental de esa plaza, y está fechado en enero 5 de 1818. De La Maestranza salieron los dirigentes populares del 11 de noviembre de 1811. En 1846 la Cámara provincial de Cartagena a expedir una ordenanza el 14 de octubre ("Sobre fiestas y diversiones públicas"), que conmemoraba el respaldo militar que prestaron a la declaratoria de independencia absoluta, "... en las clases de los cuerpos de marina, artillería e ingenieros... los obreros Pedro Romero, Pedro de Medrano, Ramón Viaña, Martín Villa, Nicolás Delfín, y varios otros empleados en sus respectivas Maestranzas". *Semanario de la Provincia de Cartagena*. Cartagena. Noviembre 8 de 1846. También ver: Urueta, José Prudencio. *Cartagena y sus cercanias. Guia descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia.* Cartagena. Tip. de Donaldo Grau, 1886, p. 90. Sobre la Maestranza ver la reedición de esta obra hecha en 1912 por Eduardo Gutiérrez de Piñeres con correcciones y nuevas informaciones, p. 23. Sobre Getsemaní ver: Díaz de Paniagua, Rosa y Paniagua, Raúl. *Getsemaní.* Cartagena: Eds. Coreducar, 1993.

na en Europa y enriquecida con el paso de los siglos, en los que los puertos marítimos y fluviales, lo mismo que los mercados y el comercio que les eran connaturales, aparecen como unas entidades económicas, laborales y culturales peculiares en el contexto de una región o país.[4] Entre sus peculiaridades lo primero que resalta es que el puerto determinaba una configuración urbana muy específica, que, como la de Cartagena y de muchas viejas ciudades portuarias de Europa occidental, con sus callejuelas que convergen a él, determinaba las características de la estructura urbana que durante muchísimo tiempo creció teniéndolo siempre como punto de referencia y especializando sus espacios acordes con su proximidad. Esto permite colegir que el puerto era algo más que un sitio geográfico destinado para el arribo de embarcaciones y depósito de mercaderías; era eso y toda la ciudad, la que durante mucho tiempo fue un simple aditamento. Como sitio geográfico era el punto al que confluía todo el comercio interior y exterior y el mercado diario, dada su condición de lugar de atraque de grandes naves y pequeñas embarcaciones. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones.

I

Desde la colonia, al puerto de Cartagena arribaban por vía del mar y del Canal del Dique las provisiones diarias (productos de pan coger, carnes, verduras, pescados), materias primas para artesanos y talleres, materiales para la construcción, leña, hierba para el ganado (tanto en Cartagena como en Barranquilla existían la plaza de la Hierba), etc. Desde el inicio del dominio español, su despensa fue el área del Sinú desde donde se transportaban los productos en embarcaciones de cabotaje que descargaban al pie de la muralla de La Aduana, en "la darcena interior que sirve de puerto a las Canoas que conducen víveres a la Plaza... Al pie de la cortina que sigue está formado el muelle principal de la Plaza conocido baxo el nombre de Muelle de La Aduana, por estar construido a sus espaldas este edificio...".[5] El espacio entre ésta y la Boca del Puente (actual Torre del Reloj) fue descrito así por un visitante español de mediados del siglo XVIII: "Está retirada del puerto como unos 500 pasos. En este antemural hay una plaza, en donde las negras gateras venden vituallas de comer". Para 1815 el general español Pablo Morillo ordenó destruir las treinta y siete tiendas conocidas como los Portales del Puente, situadas donde hoy se halla el Centro de Convenciones de Cartagena. La orden, fechada el 12 de diciembre de 1815, rezaba: "Y atendiendo también que a dichas casas están colocadas sobre el Muelle que sirve para el tráfico general, y que ellas contienen tabernas, revendedores, y en fin a cuanto puede contribuir al desorden hasta poder servir de pretexto a reunirse en estas casas de concurrencia, gentes de la plebe...". Para finales del siglo XIX la descripción era parecida: "Las embarcaciones que arriban al puerto, procedentes principalmente del Sinú, fondean a la orilla misma de la bahía, en la parte llamada impropiamente muelle, y en dicho punto verifican la venta de los efectos que traen". Por fin, ya para comienzos del siglo XX y gracias a un empréstito concedido por los empresarios de esa ciudad, se inauguró un moderno mercado en 1904, pero en el mismo sitio que la tradición había habilitado para comerciar, que produjo un desplazamiento de

3 Juan, Jorge y Ulloa, Antonio de. "Relación histórica de un viaje a la América Meridional", en: Gutierrez de Piñeres, Eduardo (comp.). *Documentos para la historia del Departamento de Bolivar.* Cartagena. Imp. Departamental, 1924. Santa Gertrudis, Juan de (fray). *Maravillas de la naturaleza.* Bogotá. Biblioteca de la Presidencia de la República, 1956, tomo 1. Julian, Antonio. *La perla de América.* Bogotá. Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1951. Reclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta.* Cartagena. Gobernación de Bolívar, 1935, p. 46.

4 Al respecto véase: Braudel, Fernand. "Venecia", en: Braudel, Fernand y Duby, Georges (comp.). *El mediterráneo. Los hombres y su herencia.* México. FCE, 1990.

5 "Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estava a fines del de 1817", Op. Cit., pp. 44-45.

los pequeños talleres para construir embarcaciones de madera a la zona de Bazurto y de los talleres de herrería y carpinterías a la avenida El Pedregal, en Getsemaní.[6]

El abastecimiento de Barranquilla siempre dependió del tráfico fluvial. Para finales del siglo XIX se decía que a ella "... vienen por agua casi todos los artículos que se expenden en la plaza, y no por tierra, como sucede en otras partes". Pero esta era una vieja realidad. En 1848 el rematador de las rentas comunales de este distrito informaba que al Puerto Real, como se le llamaba a la zona portuaria y de mercado de esta ciudad, llegaban cargas de "aguardiente de miel, panelas, maíz en tuza, desgranado, cueros, suelas, azúcar, café, tagua, madera, cacao, millo, cocos, sal, zarza, borraja violeta y rosa, dulces, esteras, jabón, ñames, casabe, etc."[7] En esa área todas las actividades se confundían hasta el punto de que en 1843 el personero municipal solicitaba al Concejo Municipal que estableciera un orden "... respecto al lugar que deben ocupar las embarcaciones que se construyen y refaccionan en esta villa, y el lugar que deben también ocupar las que traen víveres para el abasto...", el cabildo procedió a reglamentar el uso de los espacios en el Puerto Real, lo que muy pronto fue violado. Una radiografía de esta situación nos la presenta E. Reclus, quien describió al puerto de Barranquilla formado por, "Pequeños diques flotantes en la ribera del canal y llenos de bongos, lanchas y canoas; astilleros cubiertos con techos de hojas de palma, almacenes de depósitos en donde indios y negros arrumaban productos de todas clases; carenas de fierro constantemente golpeadas por el martillo de centenares de obreros. A mi paso por allí, había diez vapores flotando en construcción". Muchos años después de la llegada de su familia (1868) a esta ciudad, el presbítero Pedro María Revollo recordó el mercado público así: "... desembarcamos en el puerto principal del mercado público, que era entonces una extensa planada arenosa. No se había construido todavía el edificio llamado mercado. En esa explanada levantaban los mercaderes tiendas o toldas para ampararse del sol, o barracas móviles".[8]

En torno a las embarcaciones se arremolinaban vivanderos, tenderos y pregoneras que adquirían productos para la reventa, como también jornaleros (luego llamados "braceros") ofreciendo sus servicios para transportar las cargas; carretilleros y cocheros nunca faltaban. Adquiridas las provisiones desde muy tempranas horas y aprovechando el fresco de la mañana, los vivanderos instalaban sus toldas, las barracas y tiendas abrían sus puertas y el público afluía en medio de un ambiente parecido al descrito por Fernand Braudel, quizá quien más haya conocido sobre la historia del comercio,

> Frecuentado en días fijos, el mercado es un centro natural de vida social. Es el lugar de encuentro, es allí donde las gentes se entienden, donde se injuria, donde se pasa de las amenazas a los golpes; es allí donde se originan incidentes, procesos reveladores de complicidad; es allí donde se producen las más bien raras intervenciones de la ronda de la guardia, ciertamente espectaculares, pero también prudentes; allí es donde circulan las noticias políticas y las otras.[9]

Pero a diferencia de otras regiones donde la ley y la tradición estipularon días fijos, los centros portuarios importantes tenían la peculiaridad de que dada la intensidad de las transacciones económicas que se realizaban, el mercado de abasto estaba abierto diariamente. "Es de advertir que no hay allí, como en las poblaciones del interior, día especial para el mercado: todos los días del año son

6 Urueta, J. P. *Cartagena y sus cercanías,* p. 40; sobre el mercado a mediados del siglo XVIII véase: Santa Gertrudis, Juan. *Maravillas de la naturaleza,* p. 41. Sobre el mercado de Cartagena ver: Casas O., Alvaro. "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930", en: *Historia y Cultura.* Cartagena. Universidad de Cartagena, 1994, N° 3, pp. 58-60; y Díaz de P., Rosa y Paniagua, Raúl. *Getsemaní,* Op. Cit.

7 Concejo Municipal de Barranquilla (CMB). Libro de 1848. Varios. Carta dirigida al Cabildo Parroquial y fechada en febrero 8 de 1848; Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896.* Bogotá. Imp. La Luz, 1896, p. 35. Dos años más tarde, Charles Emerson, periodista del *The Journal of New York,* anotó a propósito del paisaje aledaño a la vía férrea: "La vía que recorre el tren está despoblada, y no vimos campos cultivados ni dehesas de ganado que nos llamaran la atención", en: "Barranquilla en 1898", en: Llanos, José R. y Florez, Ivethe (comp.). B*arranquilla y Sabanilla durante el siglo XIX (1852-1898).* Barranquilla. Eds. Clío Caribe, 1995, p. 126. Entre abril y diciembre de 1847 pagaron impuestos por traer productos a Barranquilla 954 embarcaciones menores. Ver: CMB Libro de 1847. Industria y comercio. Fs. 154r-169v; Libro de Cuentas de 1847.

8 Rreclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra...* p. Cit. Parecida imagen la había presentado Juan José Nieto en su *Geografía histórica de la Provincia de Cartagena descrita por cantones,* escrita en 1839, y reeditada en 1993 por la Gobernación del Departamento del Atlántico. CMB Libro de 1843. Actas. Actas de junio/20 y 27/ 1843. Revollo, Pedro M. Mis memorias. Barranquilla: Ed. Mejoras, 1998, p. 29.

9 Braudel, Fernand. Civilizacion material, economia y capitalismo siglos XV-XVIII. Madrid. Alianza Ed., 1989, tomo 2, p. 10.

iguales para este efecto, y por consiguiente, nunca hay la aglomeración de gente que en otras parte concurre a las poblaciones el día fijado para el mercado", anotó en 1896 el ya citado Eusebio Grau. Entonces, diariamente era el sitio de la promoción de los productos que se vendían por medio de gritos, coplas, teatralidad, risa, en fin, el "pregón" descrito por muchos poetas y compositores del área del Caribe y cuyo mejor exponente nacional, a nuestro parecer, fue Fernando Velásquez, poeta menor de Cartagena.[10] En esos espacios abiertos se confundían marineros, bogas, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, vivanderos, jornaleros, braceros, mecánicos, oficialidad de vapores, artesanos, vagos, prostitutas y todo lo que el género humano ha producido sobre la faz de la tierra.

II

En medio de la monotonía de las poblaciones, los puertos eran los lugares en los que se vivía intensamente. Al ser sitios de múltiples funciones a él convergían flujos humanos de todas las condiciones sociales; sus alrededores se convertían en espacios propicios para que surgieran establecimientos de diversión, lo que se facilitaba mucho más en los puertos del siglo XIX carentes de obras de infraestructura y formados espontáneamente, donde las condiciones naturales lo toleraban. Los relatos de los viajeros describen los puertos fluviales como sitios de confluencia de un gran número de personas quienes subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, pequeños, vagos, vendedores, prostitutas, niños, aurigas, carretilleros, limosneros, etc.); si el pasajero bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones lo que avizoraba eran mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, hoteles de mala muerte, vagos, lupanares. Aún en 1952 se dibujaba el puerto fluvial de Magangué como un hervidero humano en el que se confundían viajeros, braceros, navegantes, lancheros, vendedores, etc.: "Cada llegada de barco o lancha es una hora de fiesta para Magangué, y como esto es todo el día, todos los días parecen días de fiesta en los muelles".

Por tanto, para el tripulante –uno de los principales personajes de este mundo– saltar a tierra era condición simple para adentrarse de inmediato en un mundo de diversión; si había premura podía ingerir algunos tragos de licor, pero si el tiempo lo permitía, lo usual era la borrachera, la participación en fandangos y la posibilidad del amor furtivo con las amantes que iban surgiendo en cada puerto. Así, en 1893 un viajero antioqueño se quejaba porque "... no hace el buque más que atracar a un puerto, y ya no se ve un sólo sirviente; todos se marchan a tierra. Es en vano reclamar. El capitán dice no sé...". El inglés Robert Cuninnghame Graham, quien durante la primera Guerra Mundial recorrió la Costa, acerca de lo que nos referimos anotó: "En Colombia... una estación de ferrocarril, o una plataforma de tranvía, o un muelle de vapores, son una especie de plaza pública en la cual muchas gentes pueden encontrar espacio agradable para holgazanear y criticar, pasar el tiempo del día o despedir a un amigo con acento lloroso, por muy corto que sea el viaje".[11]

10 Velásquez, Fernando. *A la bulla de los cocos.* Cartagena: Talleres Mogollón, 1970. Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896.*

11 Cuninnghame Grahan, Robert. *Cartagena y las riberas del Sinú.* Montería. Eds. Gobernación de Córdoba, 1968, p. 199. "Veinte años después", en: *El Porvenir.* Cartagena, enero 22 de 1893. sobre la vida lúdica de los navegantes ver el poema al capitán Antonio Salcedo escrito por Marta, Adolfo. *Romances y cantigos.* Barranquilla. Imp. Departamental, 1961, pp. 87-90. *Biografía de ciudades colombianas.* Magangue. Cartagena. Ed. Turismo, 1952. También ver: Contraloria General de la Republica. *Geografia economica de Colombia.* Bolivar. Bogotá. Imp. Nacional, 1942, p. 637.

Calor intenso, miasmas, voces y risas destempladas, palabras y gestos obscenos que herían el aire y a quienes inútilmente las censuraban, olor a ron, pasiones que se intensificaban debido a la licenciosidad con que se vivía la relación corporal, cabrones y prostitutas que atraían a los recién llegados, fondas y pulperías en los alrededores en las que se ingería licor hasta la inconciencia. En medio de esa "tierra de permisión" la sensualidad estaba a flor de piel; en 1893 un viajero nacional hizo una descripción del puerto fluvial de Barranquilla que vale la pena citar: "Antes de arrimar al muelle pasamos por el lavadero público, en donde más de cien mujeres en traje peculiar del oficio, si traje puede llamarse a aquellos escasos jirones que señalan sus formas, respondían al saludo grotesco de los marineros, formándose entre la algazara de aquellas y la de estos, una vocería mayor que la que conoce el lector ya desde la salida de Yeguas". Casi un cuarto de siglo después apareció esta nota en un diario cartagenero: "El Hormiguero. Así le dicen a un solar de la playa de Barahona (actual área del Centro de Convenciones), en el cual se desarrollan constantemente películas asombrosas, pero 'para hombres solos', que dicen por ahí...".[12]

Los puertos eran los sitios en donde desembocaban y se reproducían todas las necesidades y las pasiones, y, por tanto, lugares de transacciones en el sentido más amplio, de competencia y de una negociación cultural regateada entre los sectores sociales que intercambiaban sus capitales simbólicos siempre con las miras puestas en sacar ventajas y en no perder sus autonomías. En ellos, la mentalidad transgresora alcanzaba su mayor expresión y se traducía en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre estos y las instituciones. Sitios de iliciteces, de necesidades fisiológicas a la vista pública, pequeñas trampas en las transacciones y ante el fisco, sexo en cualquier lugar si las "benditas" circunstancias lo permitían, contrabando disfrazado, complicidades de las autoridades, ayudaban a desarrollar una sicología colectiva transgresora de la que participaban todos los sectores sociales y aún las autoridades oficiales y eclesiásticas.[13] Era una pequeña sicología que impregnaba los actos cotidianos y aún las relaciones entre los géneros hasta el punto de llegar a convertirse cierta "picardía y viveza" en un atributo de los hombres con éxito entre las mujeres. En ese cuerpo social lo extraño era la ley, la que solo alcanzaba a medrar. Por tanto, la cultura del puerto contiene muchos elementos que están entre lo legal y lo ilegal, separados por una débil línea transgredida sin causar traumas, hecho que estimuló y reforzó el doble sentido del habla popular que violenta los códigos del buen hablar.[14]

Pero mercados y ferias de las ciudades no portuarias también han sido y son centros de desorden, y una desprevenida lectura de la obra de F. Braudel ya citada (v.cf. 9) divierte al lector con sus descripciones sobre el desorden cultural como factor consustancial al mercado. La singularidad de las sociedades portuarias radicaba en que esa condición permitía a sus habitantes unas relaciones culturales con personas de otras latitudes y con las tecnologías, las que durante mucho tiempo estuvieron ausentes en el mundo del interior.[15] Esas relaciones dejan su impronta en el refuerzo del "desarreglo de las conductas sociales", al marcarlo con un sincretismo cultural más intenso que alimentaba una actitud que podemos calificar de "libertina". Muchos elementos de las subculturas laborales de marineros y gentes de todas las procedencias eran asimilados y resignificados por los sectores populares: canciones de trabajo, vocabulario técnico, jergas, santos patronos, proverbios y adagios, "souvenires", conocimientos astronómicos y

12 O Drasil. *De Bogota a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadía en esa ciudad por ocho meses 1893.* Barranquilla. Eds. Gobernación del Atlántico, 1994, p. 42; "El Hormiguero", en: *La Union Comercial.* Cartagena, abril 28 de 1916.

13 Van Dusen, miembro de Misión Kemmerer y encargado de visitar a los bancos de la Costa en 1923, señala que uno de los banco se favorecía del contrabando, y describe la ética empresarial barranquillera:

"Costumbres éticas: Barranquilla-corrupta. Banco Dugand. El más activo de Barranquilla. Totalmente corrupto. Hizo dinero mediante contrabando. Está asociado con contrabandistas de la costa...

Crédito Mercantil. Tiene conexiones con Cortissoz, Correa y Cía. Un ex ministro tiene intereses en el banco. Al inicio de la administración actual el Gobierno lo obligó a devolver la sal y el Gobierno ha entablado demandas en su contra.

Los libros están en mal estado. En un principio Cortissoz, Correa y Cía. fueron comerciantes e iniciaron el Crédito Mercantil. Ellos recibieron el contrato de salinas marinas. Si las demandas entabladas por el Gobierno prosperan, es posible que el banco se vea seriamente perjudicado. (Mis apuntes no parecen diferenciar el banco y la firma con claridad pero parece que el banco surgió de la firma y que ahora son sólo una). El Crédito Mercantil es una entidad especulativa". Ver: Kemmerer y el Banco de la Republica. *Diarios y documentos.* Bogotá, Banco de la República, 1994. pp. 158 y 169-170. Esta radiografía trae a la memoria al personaje central de la novela Fruta Tropical del barranquillero Adolfo Sundheim (1919), un abogado bogotano que al llegar a Barranquilla se enfrenta al "dilema" que le dicta el medio: "Has dinero honradamente. Y si no puedes, has dinero". Sundheim, un intelectual hijo de un relojero alemán que llegó a esa ciudad a comienzos de los años 1870, incursionó en algunos pequeños negocios, lo que quizá le permitía conocer el medio empresarial. Al igual que el también escritor, José Felix Fuenmayor en su novela *Cosme* (1927), Sundheim es profundamente crítico sobre la nueva realidad social que se está construyendo, por lo que su juicio debe tomarse con respeto.

14 Ver: Escamilla, Julio. "Actitudes discursivas del hombre costeño". En: *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva.* Barranquilla. Eds. Universi-

metereológicos, formas de ingerir licor, experiencias sexuales de otras latitudes, rituales como el bautismo de las embarcaciones y del novel navegante, leyendas mitológicas, historias, chistes, supersticiones y magias para conjurar el peligro, juegos de azar, etc.. Estas subculturas llegaron a formar parte del corpus cultural popular. Como era lugar de confluencia de personas y tecnologías de diversas procedencias la cultura portuaria era abierta a la posibilidad de asimilaciones y adaptaciones. Por eso, y por muchas razones más, la cultura portuaria era por antonomasia iconoclasta, mundana e innovadora, si se le compara con el ideal católico de sociedad, que constituye el punto de referencia desde donde se construye la sociedad soñada para las colonias.[16]

III

Sin embargo, el puerto también era el lugar de trabajo más amplio que pudiera conocerse. Él, más que cualquier otro espacio laboral y cultural, en sus muelles, astilleros, talleres, bodegas, ferrocarriles y embarcaciones fluviales y marítimas concentraba significativas cantidades de trabajadores a quienes familiarizaba con la tecnología moderna.[17]

Al igual que su relación con el mercado, el puerto, los talleres y astilleros que atendían las necesidades del tráfico, y de las embarcaciones y los ferrocarriles constituían una sola entidad espacial, económica, social y cultural, dependiendo su dimensión e importancia, tanto del volumen de la intensidad del tráfico comercial que concentrara. Así, dada la importancia del puerto de Barranquilla durante todo el período que estudiamos, él se constituyó en un espacio laboral y de relación con la tecnología moderna de mayores dimensiones que el de Cartagena y Santa Marta, debido a que en nuestro país la navegación fluvial tuvo más importancia en cuanto actividad industrial y comercial que la marítima, y, por ende, fue en la primera ciudad donde los talleres, astilleros y un intenso mundo de labores, conocimientos y experiencias relacionados con los oficios metalmecánicos más se desplegaron, como se verá adelante.

La arqueología de estos establecimientos la podemos rastrear a partir de la "Casa de la Sierra" que había fundado en 1832 Juan B. Elbers, la que estaba provista de forjas, fuelles, etc., antecesora del primer astillero construido por la Compañía Unida en 1856. Un navegante que conoció las instalaciones de esta empresa las describió así: "... el edificio en que estuvieron sus oficinas, bodegas tanto de cal y canto como de hierro, ranflas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso varadero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos y varias planchas y bongos".[18] Pocos años después, en 1866, la Compañía Alemana (la misma que tendió el ferrocarril entre Barranquilla y Puerto Colombia) construyó en Veranillo un *dock*, y en 1886 la Compañía Colombiana de Transportes contaba con bodegas, muelles, un taller mecánico con tornos movidos por vapor, fundición, herrería, carpintería, dos *slips*, un *dock* y tres almacenes de materiales, los que estaban unidos al ferrocarril por medio de un ramal férreo. En 1896 un barranquillero que conoció este astillero, en los que trabajaban 86 operarios, lo describió como un:

dad del Atlántico, 1998, pp. 69-78. Sobre la influencia del contrabando en la formación de una sicología colectiva transgresora ver: Múnera, Alfonso. *El fracaso de la nacion.* Bogotá. coed. Banco de la República-El Ancora ed., 1998.

15 Para finales de La Colonia un núcleo de la élite cartagenera era ilustrada, entre quienes ya es común citar a José Ignacio de Pombo, José Fernández de Madrid, Antonio Narváez y de la Torre. Ortiz Jiménez, José Guillermo. "Lógicas e imágenes del pasado. La reconstrucción de la historia en los primeros años de la independencia", (Ponencia presentada al XI Congreso de Historia de Colombia, Bogotá agosto del 2000). Garzón Marthá, Álvaro. "La difusión de la palabra impresa: origen y naturaleza de las imprentas neogranadinas", (Ponencia presentada al XI Congreso de Historia de Colombia, Bogotá, agosto del 2000). Ver: Munera, Alfonso (comp.). *Ensayos Costeños.* Bogotá. Colcultura, 1994 y "Comerciantes de Cartagena y el conflicto regional con Santa Fe a principios del siglo XIX", en: *Historia y Cultura.* Cartagena. Universidad de Cartagena, 1993, N° 1. Gomez Hoyos, Rafael. *La Revolucion Granadina de 1810.* Bogotá. Instituto Colombiano de la Cultura Hispánica, 1982, tomo II, pp. 273-325, 2 vols.; McFarlane, Anthony. *Colombia durante la Independencia. para personajes ilustrados en Mompox a comienzos del siglo XIX,* ver: Blanco, Julio Enrique. *Decenios de Mompox en la Independencia* (Introducción). Barranquilla. Gráfica Mora y Escofet, 1961. Tomo 1.

16 Recientemente el autor de una interesantísima memoria, quien fuera por más de 25 años trabajador portuario en Cartagena, presenta una descripción del trabajador portuario que vale la pena citar en extenso, porque como bien lo dice al final, "fue no solo el clásico representante del hombre caribeño, sino también del portuario universal":

"Poseedor de una exuberante voluptuosidad, un talante bohemio y disipado, el portuario de Cartagena hace su aparición en forma en la vida de la ciudad, en los umbrales de los años 20.

Trabajador sui generis, producto quizá del cotidiano trato con ciudadanos de las más variadas etnias, africanos, canadienses, dominicanos, ingleses, haitianos, griegos, boricuas, norteamericanos, cubanos, etc., ese permanente roce no solo produjo una jerga muy particular en su cotidiana expresión, sino también una cultura urbana muy espe-

... establecimiento de primer orden y verdaderamente notable entre los de su clase: tiene un espléndido y espacioso local, y está provisto de casi todas las máquinas que pueden necesitarse, hornos de fundición y todos los demás elementos necesarios para fabricar desde la pieza más insignificante hasta una caldera; se atiende con el mayor esmero a la más estricta reparación de todos los vapores, pues como se ha dicho, allí existen todos los elementos necesarios para subvenir a sus necesidades.[19]

Para 1907 estas instalaciones pasaron a formar parte de la compañía Gieseken, que fueron ensanchadas y reacondicionadas. Constaban de un varadero o *dock* (107 x 64 metros), un *slip* (230 x 260 metros) con seis cabrestantes movidos por máquinas de vapor, otro *slip* (120 x 186 metros) un taller mecánico y de fundición construido en mampostería (123 x 90 metros), una bodega (con su respectivo muelle, 2 edificios y atracadero, de 124 x 30 metros), nueve edificaciones juntas (oficinas, almacenes, bodegas de exportación y muelles con una área construida de 179 x 220 metros) y varias bodegas de importación (189 x 41 metros). En total, un área construida de 955.000 metros cuadrados.[20] Durante los tres primeros decenios del siglo XX, cada nueva compañía naviera construía talleres y astilleros o heredaba los de las empresas que se fusionaban o desaparecían. Cuando en 1903 la firma de Francisco Pineda López creó la Compañía Internacional del Magdalena, compró patios, levantó bodegas, muelles, astilleros y talleres y, ya para mediados de 1905, se habían construido cuatro vapores con una capacidad total de 890 toneladas. Para 1916 la Compañía Antioqueña de Transportes tenía invertido el 83% de su capital en las naves (7 vapores, 15 planchones y 3 botes de acero con una capacidad total de 2.691 toneladas), y el 17% restante estaba representado en bodegas, muelles, slip y talleres. Ya para 1925 existían en esta ciudad ocho astilleros a saber: The Colombia Railway and Navigations Co. Ltd., Tropical Oil Company, Sociedad Colombiana de Transportes, Compañía Antioqueña de Transportes, Cristóbal Striedinguer, Manuel Betancourt, Naviera Colombiana y Pedro López y Cía. Para cerrar el período que estudiamos, en 1930 se creó el astillero Unión Industrial, con capital alemán.[21]

Talleres, astilleros y *slips* servían para reparar y ensamblar cascos de vapores, diseñar y construir piezas de máquinas, calderas y muchas más operaciones del ramo de la metalmecánica. En ellos laboraban muchos trabajadores al mando de ingenieros-mecánicos, como lo veremos en el capítulo dedicado a estos trabajadores. Quizá quien mejor expresó la importancia de estos establecimientos en el desarrollo de Barranquilla fue el ingeniero Alejandro López:

Los astilleros fluviales que desde hace sesenta años se han ido desarrollando como auxiliares de la navegación fluvial, son hoy más numerosos y modernamente completos que cuando los inspeccionamos [se refiere a la visita que les hizo en 1905 en compañía con Rafael Uribe Uribe]; no se limitan a reparar embarcaciones sino que ya las construyen de buen tamaño y con herramientas modernas. Eran desde entonces verdaderas escuelas de arte y han ido creando y dejando una tradición de habilidad y maestría mecánica que ha venido a ser como la base del desarrollo industrial de la ciudad. Capital intelectual este y de proporciones muy considerables... de un mérito inapreciable y quizá no suficientemente apreciado

cial, ya que todo lo generado en el interior del puerto repercutía con fuerza en el ámbito de la ciudad. Personaje irreverente, mujeriego, bebedor de tragos y rápido para propiciar parrandas descomunales, amante de la música que lo identifica con el entorno Caribe: la salsa, el vallenato, el reggae y la terapia dejando en la ciudad una estela de irreverencia funcional como característica protuberante, que marcó a todos los que estuvimos vinculados al Puerto.

Aficionado a la ropa fina y vistosa, los zapatos caprichos, sombrero de canotié, guayaberas cubanas y a beber rones de marca, fue no solo el clásico representante del hombre caribeño, sino también del portuario universal...". Prada, Fortul, Antonio. *Una vida a bordo del puerto*. Barranquilla. Eds. Antillas, 1999, pp. 9-10.

Por subcultura laboral entendemos, siguiendo a P. Burke cuando describe a las "subculturas populares", como el conjunto de conocimientos, experiencias y sus formas de transmitirse, relaciones con la tecnología, formas de solidaridad, lenguaje relacionado con el oficio, jerarquías por capacitación, etc., y todo lo que conforma el mundo laboral de los oficios urbanos. La llama subcultura porque no se hallan separadas totalmente de la cultura popular, de la que forman parte. Burke, Peter. *La cultura popular en la europa moderna,* p. 78; algunas descripciones de la cultura de los marineros en Ibid, pp. 86-90. Sobre los proverbios de origen marítimo apropiados por los navegantes ver la colección que aparece en: Acosta H., Julio. *Manual del navegante*, pp. 133-134.

17 Eric Hobsbawm realizó una descripción de las características y las actividades en los puertos ingleses de tránsito del siglo XIX al XX, la que es de utilidad citar:

"Las actividades de las zonas portuarias tienen fronteras muy fluidas y su configuración no es muy nítida: el trabajo que en ella se realiza consiste en la carga y descarga de los fletes, el transporte de las mercancías por el agua (mediante lanchones o barcazas), en las dársenas mediante camiones, carretones y otros medios mecánicos) y desde los desembarcaderos a los ferrocarriles, almacenes y otros sitios (por riel y –a finales del siglo XIX– mediante carretas tiradas por caballos). También abarca el mantenimiento de las instalaciones y de la maquinaria permanente de los muelles, el conjunto de las tareas burocráticas y de control, despacho y, en general, disposición de las mercancías, así como las desarrolladas por el pequeño –pero

porque la tradición técnica y la habilidad manual no se improvisa sino que se van formando con lentitud aluvial.[22]

En cambio, el escaso desarrollo de las instalaciones portuarias en Cartagena se debió a que durante varios decenios del siglo XIX la vida de esta ciudad estuvo marcada por una fuerte decadencia en todos los órdenes, al tiempo que tuvo que afrontar la competencia de Santa Marta (1840 a 1870) y después de Barranquilla (de 1870 en adelante), puertos conectados más fácilmente con el río Magdalena, y en consecuencia preferidos por el comercio nacional. La ciudad amurallada comenzó a salir de su letargo cuando las sabanas de Bolívar y los valles del Sinú y Atrato se convirtieron en la frontera económica de diversos sectores sociales, de lo que escasamente conocemos algunos aspectos de las actividades de los empresarios. Los recursos de allí extraídos colocaron a la élite de esa ciudad en condiciones de asumir iniciativas empresariales para la canalización y establecimiento de compañías de navegación a vapor por el Dique.[23]

Adolfo Meisel señala que, para finales de esa centuria, tres factores estimularon el crecimiento de esa ciudad: la navegabilidad del Canal del Dique, la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar y el muelle de La Machina, la intensificación del tráfico con los ríos Sinú y Atrato y las exportaciones de ganado. Basta agregar que, aunque las zonas de la sabana y de los mencionados ríos eran áreas propicias para el desarrollo de actividades relacionadas con las exportaciones (ganado, cueros, caucho, productos silvícolas, raicilla, maderas, oro, tagua, etc.), sin duda alguna que su escaso poblamiento no la convertía en una región atractiva para cautivar un comercio de importaciones, y ya sabemos que este último tenía una mayor importancia fiscal que el envío de productos al extranjero. A esta realidad se debía los esfuerzos de los cartageneros por acceder a los mercados del interior del país, a través de su conexión con el Magdalena. Gracias a las iniciativas de Rafael Núñez, entonces presidente del Estado Soberano de Bolívar y de Colombia, a fines de 1879 se terminó de abrir el Canal del Dique. En 1883 empresarios cartageneros crearon la Compañía de Navegación del Dique con 5 vapores. Vapores de las empresas barranquilleras también surcaban sus aguas activando el tráfico comercial por Cartagena. Las exportaciones por este puerto crecieron pues, si en 1876 la carga movilizada por Barranquilla superaba en un 500% la que salía y entraba por la Ciudad Amurallada, para 1888 esa diferencia se había reducido a solo un 60%.

Pero para 1890 el Canal volvió a cegarse, lo que obligó a escoger como alternativa la construcción de una vía férrea hasta Calamar, decisión que la experiencia del momento parecía recomendar y que también se tomó bajo la influencia de Núñez, aún presidente de la República, que vivía obsesionado con los ferrocarriles pues había presenciado su influencia en el desarrollo económico de los Estados Unidos y algunos países europeos. El contrato con una empresa norteamericana lo aprobó Núñez en 1890; se proponía tender la línea férrea, suministrar un determinado número de locomotoras, carros y vagones, y construir las instalaciones portuarias en los terminales y establecer una compañía de navegación. El muelle se construyó en el mismo sitio donde estuvo ubicado el atracadero colonial de La Machina y en el que posteriormente se ensayaron algunos astilleros que tuvieron corta vida, dado al servicio a mediados de junio de 1893 y un año más tarde se inauguró el ferrocarril. A propósito de las ventajas ofrecidas por este muelle, Adolfo Meisel, siguiendo un informe de uno de los ingenieros que estuvo al frente de las obras, anota:

esencial– grupo de obreros dedicados a la dirección de la circulación (los prácticos, la tripulación de los remolcadores, los conductores de las locomotoras de maniobra) y por un grupo más grande de supervisores, policías y guardianes oficiales y no oficiales cuya misión consiste en evitar excesivas pérdidas de mercancías". Hobsbawm, Eric. "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en: *Los trabajadores.* Barcelona. Ed. Crítica, 1979, p. 216.

18 McCusland, Tomás. "Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824", en: Martínez A., Antonio y Niebles, Rafael. *Directorio anuario de Barranquilla,* Op. Cit., pp. 4-43. Sobre el establecimiento de Elbers ver: Gilmore, Robert y Harrison, John. "Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor por el Río Magdalena", en: Bejarano, Jesús. *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos,* p. 209.

19 Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896,* pp. 103-104. Sobre el número de trabajadores ver: Martinez A., A. y Niebles, R. *Directorio Anuario de Barranquilla,* Op. Cit. p. 90.

20 Rasch Silva, Enrique. *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla,* pp. 50-53.

21 "La Compañía Antioqueña de Transportes", en: *El Día.* Barranquilla, septiembre 28 de 1916. Sobre los astilleros en 1925 ver: Monsalve, Diego. *Colombia cafetera.* Barcelona. Eds. Artes Gráficas, 1926, p. 288; y Pedraja Toman, René de la. *Historia de la energía en Colombia.* Bogotá. El Áncora Eds., 1985, pp. 196-199.

22 López, Alejandro. "Barranquilla industrial", en: *Liga de comercio de Barranquilla.* Barranquilla. 1937, No 69, p. 3.

23 Ver: Restrepo, Jorge y Rodriguez, Manuel. "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX", en: *Estudios sociales.* Medellín. FAES, 1986, N° 1, pp. 55 y ss.

> La Machina permitió que por primera vez en la historia de la ciudad, barcos de mayor calado pudieran acodarse directamente a un muelle para embarcar y desembarcar su mercancía. Hasta ese momento las embarcaciones de gran calado debían fondearse en las inmediaciones del Fuerte del Pastelillo y hacer el trasbordo de su carga a planchones y pequeñas lanchas que la conducían a los muelles ubicados en la Bahía de Las Ánimas. Adicionalmente La Machina tenía la ventaja de que una carrilera de 1.5 kilómetros la conectaba con la ciudad y con la línea principal del ferrocarril Cartagena-Calamar...
>
> El muelle de La Machina se construyó en madera de pino traída de los Estados Unidos. Su extensión era de 500 pies de largo y 120 pies de ancho [190 por 46 metros]. A lo largo de casi toda su extensión también había una bodega de 80 pies de ancho [30 metros], que se usaba en una parte para la aduana y en otra para el almacenamiento de los productos de exportación.[24]

Con la entrada en servicio del nuevo muelle se regularizó el arribo de vapores de empresas intercontinentales. Para finales del siglo XIX atracaban vapores marítimos de la Royal Mail Steam Packet Company, West India and Pacific Steamship Company, Harrison Line, Compagnie Generale Trasatlantique, Hamburg-Americam Steam Packet Company, Compañía Transatlántica de Barcelona y la compañía italiana La Veloce, lo que ayudó al crecimiento del tráfico comercial por este puerto. En 1906 el ferrocarril, el muelle y la compañía Fluvial de Cartagena pasaron a manos de la empresa inglesa Cartagena Railways Company, la que mostró poco interés en las obras de mantenimiento, pues para 1915 estaba en mal estado. Una descripción de 1917 nos los presenta a grandes rasgos así:

Aduana. Los almacenes de la aduana están situados en el mismo muelle del ferrocarril, a lo largo de los vapores marítimos, pudiendo ser descargados directamente a los almacenes mencionados. Esta rápida manipulación de la carga facilita considerablemente el despacho de los vapores.

Despachos de mercancías. Con motivo de las facilidades arriba enumeradas, es factible hacer rápidos despachos de mercancías, tanto para la ciudad de Cartagena, como para el interior del país. En el reconocimiento de la aduana y demás manipuleo, así como el de transporte de tren, hasta poner los cargamentos en Calamar se emplean, por termino medio, cinco días. De allí los cargamentos suben... por medio de vapores que salen casi todos los días.

Manejo de mercancías. Puesto que las mercancías son desembarcadas directamente del vapor a los almacenes de la aduana, el manejo de ellas se reduce al mínimo, evitándo por consiguiente, el carretaje. Después de haber sido examinadas las mercancías por la aduana, se cargan directamente a los vagones del ferrocarril que han de conducirlas. Piezas pesadas, como calderas, rieles, pianos, automóviles, etc., son descargadas del vapor a los carros de plataforma que las esperan, sin incurrirse en mayor manejo, y en ellos mismos son examinadas por la aduana.

Puerto fluvial de Calamar. La compañía tiene un muy buen muelle en Calamar, en donde los trenes pueden ir a lo largo de los vapores fluviales, y con la ayuda de una

24 Meisel R., Adolfo. "Cartagena 1900-1950: a remolque de la economia nacional". Cartagena. *Cuadernos de historia económica y empresarial,* N° 4. Banco de la República, 1999, pp. 21-22. (Meisel se apoya en la información de: Hart, Francis R. "An american railway in Colombia", en: *Technology quaterly,* volumen XII, N° 2, June, 1899), Hart fue un ingeniero norteamericano que estuvo a frente de la construcción del muelle. Algunas ideas aquí esbozadas sobre Cartagena son extraídas de este trabajo de Meisel.

grúa de 15 toneladas que tiene en servicio, el manejo de las piezas pesadas se facilita grandemente sin exponerlas a un manejo rudo.[25]

En 1921 el muelle fue adquirido y refaccionado por la Andian, compañía petrolera canadiense, al tiempo que lo amplió empleando madera de ese país; cinco años después su área pasó de 190 por 46 metros a 220 por14 metros. En 1931 se incendió, y el gobierno nacional contrató con una compañía de Nueva York para construir un terminal marítimo y fluvial en Manga, el que se dio al servicio en 1933, y fue base de las instalaciones portuarias actuales. Estas las describió el Presidente Enrique Olaya Herrera en su informe al Congreso en 1933 así:

> Puerto de Cartagena. De acuerdo con el contrato celebrado en febrero de 1932 con la casa Frederick Srare Corporation de Nueva York, dicha firma construyó un malecón de 325 metros de longitud y 10.12 de ancho y dos muelles, cada uno de 202.35 metros de longitud por 39.61 de ancho; además, casa para la administración y tres bodegas, con instalación de nueve grúas y el equipo moderno necesario para el manejo de la carga.[26]

Al igual que el de Cartagena y del resto de tramos férreos de Colombia, el ferrocarril y el muelle portuario de Santa Marta fue construido mediante un contrato que otorgó privilegios monopólicos a la empresa que adelantó y administró las obras.

IV

Pues bien, la trama de relaciones económicas, sociales y urbana que el puerto determina y teje, ilustra una singularidad de las ciudades portuarias: A diferencia de otros epicentros urbanos, el corazón (centro de poder) de aquellas se compartía entre la plaza central (espacio y símbolo del poder ritualizado), y el espacio portuario, caracterizado por la existencia de un micromundo de poderes que aprovechando la libre iniciativa, tejían sus propios circuitos mercantiles, legales o ilegales. A través de ellos suministraban mano de obra ("contratistas", capataces, patrones de embarcaciones menores), proveían a pequeños comerciantes al crédito, intermediaban y acaparaban el comercio, robaban, hacían trampas, etc. Este micromundo de poderes se mantenía gracias a un precario equilibrio de fuerzas y grupos, lo que a su vez le otorgaba ese rasgo social igualitario reforzado porque se construía en muchos casos desde abajo y que coexistían paralelamente, aunque subordinado al poder de los comerciantes y de los empresarios del transporte. Pero al mismo tiempo era un espacio de intensas disputas y allí el poder se fragmentaba. Se crearon así espacios hasta cierto punto diferenciados, regidos por códigos en un permanente contrapunteo, porque el puerto tal como lo hemos descrito (espacio de constante trasgresión de normas y valores oficiales, sitio de mercado y área de trabajo), representaba un cotidiano ensayo de experiencias, actitudes y valores un poco más igualitarios y contestatarios si se le compara con el otro centro del poder.

Los trabajadores portuarios de todo el mundo, de quienes dependía el buen funcionamiento del engranaje del comercio, y por tanto de la vida económica de extensas zonas, aprendieron a sacar de este hecho poder de negociación frente a

25 *Libro azul de Colombia*. New York: 1917, p. 279.

26 Al ser construido con dineros de la Andian, el terminal de Cartagena era administrado por una junta compuesta por un representante de la mencionada empresa canadiense, uno de la F. Srare y uno del gobierno. Citado en: Patiño Roselli, Alfonso. *La prosperidad a debe y la gran crisis 1925-1935.* Bogotá. Banco de la República, 1985, pp. 589-590. Rippy, Fred. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia.* Bogotá: El Áncora Eds., 1981, pp. 65-66. "Al Comercio", en: *Union Comercial.* Cartagena, agosto 18 de 1915. Monsalve, Diego. *Colombia cafetera.* Barcelona. Artes Gráficas, 1927, p. 840. Meisel, A. *Cartagena 1900-1950...* Op. Cit., pp. 37-38, 40-41. En 1890 se había inaugurado un *slip,* en: *El Porvenir.* Cartagena, julio 20 de 1890. En 1920 el Ministro de Obras Públicas se quejaba ante el Congreso Nacional porque el ferrocarril era deficiente para movilizar la carga, dado su escaso material rodante y al mal estado del muelle de La Machina. Había aglomeración de carga. Los depósitos estaban deteriorados. *Memoria del Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1920.* Bogotá. Imp. Nacional, 1920, p. 72.

los patronos y los gobiernos. En cualquier texto de historia del movimiento obrero internacional es lugar común señalar su nacimiento en las sociedades portuarias, y las primeras grandes reivindicaciones y conquistas sociales que hoy forman parte del ideario occidental de los derechos inherentes al ser humano, se dieron primero allí. En los puertos se fue acumulando una experiencia cultural en torno de los conflictos (organizaciones, formas violentas para enfrentar el esquirolaje, movilizaciones, piquetes de huelga copiados de las cuadrillas de trabajadores, unidad laboral primaria de la economía portuaria). El mismo mundo económico en que se movían permitió a los trabajadores representarse el trabajo como una simple relación económica. Los trabajadores portuarios fueron aprendiendo a sincronizar sus protestas con los ciclos de la economía internacional y nacional, con la oferta laboral, con el movimiento de la carga y con las ganancias de las empresas que estaban a la vista por la intensidad del movimiento de trenes, vapores, el volumen de la carga y los precios internacionales. Y sobretodo sabían que estaban ubicados en sitios estratégicos para el buen desarrollo de las economías nacionales e internacionales. Por eso desarrollaron una gran capacidad para desafiar a empresarios y a los gobiernos de muchas partes del mundo. Y esto, como experiencia internacional es bueno traerla a colación en una época en que todo lo que tenga que ver con el mundo laboral portuario es condenado de antemano.

En muchos otros lugares sucedió algo parecido y al igual que en la ciudad costeña, allí también la geografía de la protesta sigue el cauce de la geografía de la economía urbana; esto era válido tanto a escala local como regional, pues en el primer espacio, la cercanía de los trabajadores muchas veces conllevó a que un conflicto sectorial, verbigracia de los braceros de una empresa, tuviera un “efecto de dominó” sobre otros sectores de trabajadores y de la ciudadanía. Además, en los pequeños espacios urbanos de Cartagena y Barranquilla del primer tercio del siglo XX, desde el área industrial se accedía fácilmente al centro comercial y político-administrativo de la ciudad, espacio en el que se desafía al poder o se le invita a mediar en la negociación con los patronos. De igual manera que en el espacio urbano, la protesta social regional muchas veces siguió esta geografía, pues huelgas iniciadas en Barranquilla rápidamente se extendían a Cartagena, Santa Marta, Calamar y Magangué. Usualmente las huelgas regionales se expandieron desde el centro hacia la periferia portuaria; aunque en el caso de Cartagena-Calamar, fue en este último puerto fluvial ubicado en el sitio en que el Canal del Dique se desprende del cauce principal del río Magdalena, y lugar de concentración de los trabajadores del ferrocarril y de las navieras, donde se originaban las huelgas y luego se expandían a Cartagena.

Creemos que es importante analizar esta fase inicial del proceso de formación de la clase obrera costeña desde la perspectiva de los conflictos que suscitaba el proceso de proletarización, porque permite complejizar de mejor manera el estudio de la construcción de un sector importante de la sociedad moderna. Para efectos prácticos de nuestro discurso anotemos que la intensidad y las formas de respuesta a la proletarización variaron acorde con los sectores que se vieron involucrados en conflictos con los empresarios. Algunos como capitanes, ingenieros mecánicos, jefe de talleres y contabilistas negociaban de manera respetuosa y quizá a título personal. Otros no lograban expresarse autónomamente y terminaban plegados y muchas veces beneficiados de las protestas. Otros ocupaban cargos de vital importancia para el funcionamiento de ferrocarriles y vapores

(conductores, timoneles y prácticos) y quizá también negociaban respetuosamente. Muelle, ferrocarril y la aduana concentraban un gran número de braceros. También los había repartidos en las compañías de navegación y grandes firmas comerciales, como también sirviendo dispersos al pequeño y mediano comercio, pero en esas dos entidades los braceros adquirieron ciertas características como era el hecho de que esas entidades se vieron obligadas a integrarlos a su personal y desempeñaban sus oficios en sectores claves de la vida portuaria. Si ellos paralizaban las labores, se suspendía la vida en el puerto.

En medio de este ambiente cultural y laboral se formaron los trabajadores portuarios y del transporte de los principales epicentros urbanos costeños, los que crecieron paralelamente con el aumento del comercio internacional nacional y de toda la infraestructura construida y empleada para movilizarlo. La importancia de este sector laboral radicaba en su número y en su condición de garante del éxito de una economía que, en medio de la fraccionada y aislada geografía nacional, dependía totalmente de los transportes. Además, su presencia en los principales centros portuarios y comerciales, como también a lo largo del río Magdalena y sus afluentes, en los ramales férreos que unían algunas regiones productoras con el cauce principal de aquél, y sus estrechos contactos con los usuarios y con pasajeros de todas las latitudes y con los habitantes de las poblaciones ribereñas debido a los constantes desplazamientos, permitieron que sus formas de lucha lo erigieran en una significativa fuerza social y política en el país.[27]

En el contexto social regional este sector generó una subcultura laboral de singular relevancia para el desarrollo de la clase obrera costeña. Sobre todo si tenemos en cuenta que el trabajo en los vapores y puertos fue elevado a la condición de ocupación ideal por los estratos bajos de la población, debido a: 1) representaba una prolongación de formas de vida no obligadas a disciplinarse como sí ocurre en la economía fabril, y 2) porque las luchas reivindicativas allí adelantadas permitieron a los trabajadores alcanzar mejoras materiales ausentes en otros estratos asalariados. Hoy, existiendo tiempo de por medio, nos es difícil imaginar lo que significó, por ejemplo, el vapor como esperanza de un estilo de vida para los jóvenes de estratos bajos del área ribereña, y aún para los de clase media, pues muchos capitanes, mecánicos y contabilistas provenían de este sector social. Especie de Melquíades, el gitano de Cien Años de Soledad, el vapor movilizaba consigo todo lo que podía encarnar el progreso, el bienestar, despertando en el joven ribereño las esperanzas de poder escapar de una forma de vida que comenzó a parecerle limitada. El escritor Luis Tejada, quien en 1920 se ocupó en la jefatura de redacción de un periódico del otrora pujante puerto de Magangué, describió esta condición del vapor de anunciante de la civilización al decir: “Sentimos nostalgia de viajar, al anhelo de contemplar lejanos horizontes, de ver ciudades desconocidas”, y pocos años después, en 1929, el escritor boliviano Alcides Argüedas, al pernoctar en un pequeño poblado orillero del río observó desde tempranas horas de la noche a un joven que fijamente miraba al vapor: “De pronto ha aparecido una visión... es la de un mozo... Está inmóvil, mirando al barco... No se mueve el mozo y sólo mira el barco... Tres piteos... Son las cinco. El barco leva anclas, se mueve un poco, se aparta de la orilla y por fin se aleja... El hombre mozo queda allí, siempre inmóvil, sólo y mirando siempre al barco...”[28]

27 Esta relevancia se comprende de mejor manera si , para el caso de los navegantes observamos algunas cifras sobre el número de viajes realizados en diferentes años; en efecto, si en 1892 los dieciséis vapores de la Compañía Colombiana de Transportes realizaron 174 viajes redondos entre Barranquilla-puertos fluviales intermedios-Barranquilla, entre 1912 y 1916 el promedio anual de viajes del total de los 45 vapores fue de 421. Este intenso y creciente tráfico, movilizando miles de toneladas de mercancías (341.643 toneladas importadas y 245.320 toneladas para la exportación en esos años) y miles de pasajeros, pone de presente la importancia de este grupo social para la economía nacional. Pero lo que es más destacable es que ese continuo desplazamiento, atracando en los puertos intermedios (si cada vapor tenía un promedio de 30 tripulantes –como se anotará más adelante– en los 421 viajes por año esos navegantes de conjunto se movilizaron 12.360 veces), señala la intensidad de sus contactos con las culturas ribereñas y su función de agentes de movilidad cultural en una doble dirección. Sobre el número de viajes en 1892 ver: “Informe presentado por la Junta Directiva a los señores accionistas de la Compañía Colombiana de Transportes”, en: *El Porvenir.* Cartagena, marzo 23 de 1893; las cifras de los años de 1912 a 1916 las hemos promediado de los cuadros de la Intendencia Fluvial del río Magdalena que aparecen en el *Diario Oficial.* Junio 22 de 1917, N°16.124. Explicaciones sobre estos cuadros pueden verse en documentos. *Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1917.* Bogotá. Imp. Nacional, 1917, pp. 560-568.

28 Arguedas, Alcides. *La danza de las sombras.* Bogotá. Banco de la República, 1983, pp. 32-33; “La crónica. En el puerto”, en: *El Demócrata*. Magangué, marzo 8 de 1920.

Lo atrayente de la subcultura laboral portuaria estaba representado en las peculiares formas de contratación y de promoción laboral, actitud frente a la vida en la que lo lúdico cumplía un papel destacado, relaciones de solidaridad entre sí y con las comunidades ribereñas, jerga llena de anglicismos, singulares relaciones de autoridad, formas de vestir acorde con la jerarquía de los oficios, formas de emulación y otras manifestaciones culturales que atraían a los jóvenes de extracción popular, y que determinaba una inestabilidad laboral en otras áreas industriales de la que se quejaban los empresarios aún en los años 1940.[29] En efecto, a diferencia de la unidad fabril que diariamente aísla a sus trabajadores del resto de la comunidad y le impone una férrea disciplina laboral, la vida en los puertos y en los transportes era todo lo contrario al mantener el trabajador cierta libertad debido a su relación directa con la naturaleza, con las poblaciones de las márgenes del río Magdalena y con los pasajeros, condiciones laborales que contrarrestaron cualquier posibilidad de introducir en los puertos y en las compañías navieras la disciplina industrial moderna, y como contrapartida, manteniéndose muchas expresiones de las formas sociales y culturales de naturaleza preindustrial.[30]

Este estilo de vida de los portuarios y navegantes, que despertaba quejas de parte de muchos miembros de la élite y de viajeros extranjeros, tenía sus raíces tanto en la estructura sociocultural regional, como en la naturaleza de un capitalismo periférico incapacitado para que sus empresarios y el Estado transformaran e integraran esa forma de vida a un proyecto social y cultural moderno. En estas coordenadas, este sector laboral mostró mayor interés en conservar la cultura popular de la que provenía, lo que se reforzó durante los años de 1930 y 1940 cuando vanguardizó los movimientos sociales del país, papel que desempeñó no en nombre de un proyecto maximalista sino a título de la tradición política decimonónica y de elementos de las ideologías revolucionarias que arribaron al país a comienzos del siglo XX, invocando al pueblo del que se creía su vocero, y a todo lo que culturalmente él representaba.

29 El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940 tipifica lo afirmado: "de origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla; en 1930 era albañil y después tintorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero y en 1937 ascendió a sebero y de aquí salió a dirigir las luchas del gremio". *Semana.* Bogotá, junio 19 de 1948. La queja de los empresarios aparece en: Vergara, J. R. y Baena, F. E. *Barranquilla su pasado y su presente...* Op. Cit. p. 169.

30 En 1802, al observar Humboldt el trabajo de los bogas en los champanes señaló la inclinación del hombre hacia los trabajos que no requerían de mayor disciplina, y aún en 1960 el historiador inglés E. P. Thompson indicaba que entre los trabajadores portuarios ingleses no se había logrado imponer la disciplina laboral propia de las fábricas. Humboldt, Alexander Von. "Diario de viaje por el Magdalena", en: Noguera M., Aníbal (comp.) *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 1, p. 149; Thompson, E. P. *Tradicion, revuelta y conciencia de clase.* Barcelona. Ed. Crítica, 198, p. 284.

Capítulo 2

Los braceros

2

Los braceros

En 1937 Antonio Salcedo, viejo capitán de la navegación por el río Magdalena, rindió homenaje a los braceros del puerto de Barranquilla por medio de una semblanza de José Ortiz[1] (conocido como "Ortilazo" por su tamaño y fuerza), persona humilde que sin ninguna posibilidad para escoger otra forma de vida solo contó con su fuerza física para ganarse el sustento trabajando en el puerto transportando carga sobre su humanidad. Proveniente de una persona que conocía todos los ámbitos de la vida portuaria, la descripción está cargada de una positiva valoración de un hombre al que vio trabajar durante muchos años:

> Lo hemos vuelto a ver. Ya está viejo. Aquella musculatura de 20 H.P. que desafiaba fardos y fuera pesadilla de braceros y mozos de tranvía. Ortilazo fue en su juventud símbolo de una raza de hombres trabajadores. No supo nunca del mitin bullanguero... su orgullo estuvo siempre en caminar con 20 arrobas sobre sus hombros. Hazañoso y lleno de bríos, después de la faena diaria se espantaba solo en la rueda de la cumbia. Cuarenta años con el lomo arqueado por el trabajo... Todos los materiales que han servido para el progreso de la ciudad, resbalaron por sus hombros. Fue su contribución.
>
> Sus atributos de cumbiambero lo llevaron a ser "jefe de cuadrilla" de la danza de El Torito del carnaval de esa ciudad, con la función de marcar el paso y la ruta en el desplazamiento del grupo. Así disfrutaba hasta el cansancio en estas festividades, resaltando una faceta de su personalidad que lo regocijaba y le granjeaba el reconocimiento de los demás.

De igual talante festivo era Catalino Llanos, tripulante de vapores "perteneciente al pueblo humilde de la ciudad, pero que adquirió celebridad con su versificación fácil y atrayente... Su oficio era navegar como tripulante en los barcos del Magdalena; y a la par que cumplía sumisamente los deberes de su cargo, servía de entretenimiento a pasajeros y empleados con la fecundidad de su estro popular".[2]

Estos personajes que movilizaban la carga en tierra firme y los vapores, formaban parte del contingente de trabajadores que desde el anonimato colectivo ocupaba un lugar importante en la construcción de la Colombia moderna. En 1922 un funcionario estadounidense anotó:

> ... el traslado de carga desde las bodegas del ferrocarril, la aduana y los vapores que navegan por el río [es] la ocupación principal de las clases bajas de Barranquilla.[3]

Sus vidas transcurrieron en medio de un marginamiento social por parte del resto de una sociedad cuyos miembros se ofendían mutuamente (¡y de qué manera!)

1 Ver: "Ortilazo", en: *La Prensa*. Barranquilla, enero 15 de 1937. Sobre su participación en la danza de El Torito en calidad de jefe de cuadrilla ver: Orozco C., Martín y Soto M., Rafael. *Danza El Torito: Ritual de tradicion y magia en el Carnaval de Barranquilla.* Barranquilla. Centro Cultural Comfamiliar, 1999, p. 25.

2 Sus versos reflejaban el aspecto festivo de su mundo:

"Yo soy Catalino Llanos,/El hermano de Samuel/Aquel que aprendió a beber/En la tienda del cubano.

Yo soy Catalino Llanos,/parado en su mostrador,/que con cinco amigos míos/le mando a espachar con bríos/muchas copas de licor.

Yo soy Catalino Llanos,/me llaman el brazo fuerte,/el que se meta conmigo/ligero le doy la muerte." Ver: Goenaga, Miguel. *Lecturas locales,* pp. 209-213.

3 Bell, P. *Colombia: A comercial and industrial handbook.* Washington. 1922. Citado por Posada, C. Eduardo. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950).* Bogotá. coed. Banco de la República-El Áncora Eds., 1998, p. 239.

tildándose de "cargador de bultos", "mozo", "peón" y "boga", de lo que se infiere la valoración negativa que tenían las otras clases sociales de los oficios y de los trabajadores portuarios y del transportes. Sin duda que éstos resentían de esa condición y así lo demostraron por medio de múltiples formas de resistencia y en una actitud libertaria que los llevaba a la protesta colectiva. Vivieron esa discriminación sumidos en un mundo intensamente lúdico y festivo. Un mundo en el que la virilidad era condición per se para pertenecer a él.[4]

Una mirada a los anexos relativos a la carga del comercio internacional por los principales puertos colombianos permite que nos hagamos una idea del peso que transportaron los braceros. La unidad de peso, aunque se le llamó de varias maneras "carga", "bulto", "zurrón", usualmente equivalía a 62 kilogramos promedio. El número de grúas mecánicas para movilizar la carga fue reducido durante el período que estudiamos. La prensa cartagenera de finales del siglo XIX registra que el comerciante Manuel Merlano, al parecer siempre interesado en las innovaciones tecnológicas pues introdujo los molinos de viento y la lámina de zinc en las sabanas de Bolívar, ofrecía en alquiler pequeñas grúas con capacidad para levantar 10 toneladas, pero su rastro se pierde prontamente. Parece que las empresas extranjeras que construyeron ferrocarriles y muelles tecnificaron parcialmente el manejo de la carga, pero sin que lograra desplazar a la fuerza humana. Por ejemplo, según una descripción sobre Cartagena de 1917 que volvemos a citar a propósito de la tecnificación del manejo de la carga, en el muelle de La Machina, las:

> Piezas pesadas, como calderas, rieles, pianos, automóviles, etc., son descargadas del vapor a los carros de plataforma que las esperan, sin incurrirse en mayor manejo, y en ellos mismos son examinadas por la aduana.
>
> Puerto fluvial de Calamar. La compañía tiene un muy buen muelle en Calamar, en donde los trenes pueden ir a lo largo de los vapores fluviales, y con la ayuda de una grúa de 15 toneladas que tiene en servicio, el manejo de las piezas pesadas se facilita grandemente sin exponerlas a un manejo rudo.

Para esa misma época la firma comercial de Rafael del Castillo, una de las más importantes de la región, contaba con un servicio de grúas en el puerto de Cartagena con capacidad para movilizar 33 toneladas por hora.[5]

Sin duda alguna que otras grúas se emplearon, pero no lograron desplazar a los braceros quienes en algunas ocasiones se resistieron a la introducción de tales dispositivos mecánicos porque sabían que desplazaba fuerza de trabajo. En ese sentido se sacrificaba cierto alivio en el transporte de la carga a cambio de un mayor número de personas trabajando. Pero no parece que este haya sido un tema crucial en los conflictos de los años que estudiamos. Al menos la prensa no registra mayor información y uno que otro dato aparecen en artículos a propósito de temas más globales sobre los puertos. Tampoco se encuentran grandes noticias celebrando la llegada de innovaciones tecnológicas para la movilización de la carga. Mucho menos existía una tradición de resistencia a las innovaciones tecnológicas, aunque algunas veces hubiese conflictos con sus agentes sociales. Todo parece indicar que es un factor de conflicto después de 1930, cuando el discurso de los trabajadores comunistas introdujo nuevas valoraciones acerca de la explotación del trabajo asalariado.

4 Las agremiaciones obreras sí tenían una valoración de estos trabajadores: "Teniendo esta sociedad alrededor de quinientos braceros en sus filas, y los cuales están trabajando en todo momento por el mejoramiento de la Patria, y sin cuyo mejoramiento no puede haber ninguna prosperidad Nacional..." Ver: "La Confederación Obrera y las actuaciones comunistas", en: *La Prensa.* Barranquilla, marzo 1° de 1932.

5 *Libro azul de Colombia.* New York. 1917, p. 279. "Poleas diferenciales", en: *El Porvenir.* Cartagena, enero 3 de 1897. "Al comercio", en: *Union Comercial.* Cartagena, agosto 18 de 1915.

Pese a que en 1928 los braceros exigieron que las empresas los dotaran de carros de plataforma para movilizar la carga más pesada, sus brazos y hombros fueron el soporte del tráfico comercial subiendo y bajando pesados fardos a los vapores fluviales y marítimos, los ferrocarriles, y transportándolos a las bodegas de empresas y al comercio en general. Era una labor que en medio de su aparente simpleza, se sincronizaba, pues los capataces de las empresas siempre presionaban para que movilizaran mayor carga en menor tiempo. Uno se puede imaginar esa sincronización cuando en 1920 cuatro cuadrillas (integradas en 1931 por 16 braceros), trabajando durante 54 horas movilizaron en el puerto de Cartagena 54.000 bultos de café de 62 kilogramos cada uno, lo que equivale a una proporción de 844 bultos por braceros en turnos de 13.5 horas, a razón de 63 bultos por hora.[6] Este endemoniado ritmo de trabajo se fue imponiendo con el incremento del comercio internacional.

Aunque para estos trabajadores echarse a los hombros cargas pesadas era algo natural, con el transcurso de los años el sobreesfuerzo físico llevados a cabo en ausencia absoluta de medidas de seguridad industrial y sin contar con los dispositivos mecánicos para mover la carga, menguaba la capacidad laboral debido a que el oficio dejaba graves secuelas en el cuerpo (malformaciones, escoliosis, hernias y afecciones cardíacas), lo que unido a la pobreza extrema y la vida disipada, producía un rápido envejecimiento siendo, entre los trabajadores, los del promedio de vida más bajo. Además, la insalubridad reinaba en los puertos, levantados de manera espontánea a orillas de playas y de caños y ciénagas en las que se incubaban toda clase de enfermedades.[7] Disminuida la capacidad laboral, la lucha por el sustento diario los sumía en un mundo de incertidumbres. La disminución de la capacidad laboral debió tener secuelas emocionales terribles en medio de una cultura popular en la que la fortaleza física era piedra angular para construir valoraciones sobre el trabajo y el hombre mismo.

Por su cantidad, grado de concentración y continuas expresiones festivas en el mismo medio laboral, los braceros llegaron a constituir el grupo social que más sobresalía en la vida portuaria. La creciente demanda de trabajo no calificado atraía romerías de jóvenes de los estratos más bajos de la población, quienes se apostaban en los alrededores de los puertos, estaciones, muelles, mercado público y en el corazón del área comercial, compitiendo por conseguir la colocación momentánea en una actividad que solo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración, en la que se encontraban a gusto pues estaba ausente la disciplina rigurosa y los mecanismos de control social que los empresarios empezaban a ejercer en el naciente sector fabril.

El aumento de esos estratos gracias a los flujos migratorios que arribaron a ambas ciudades durante los tres primeros decenios del siglo XX, se convirtió en un factor de presión sobre la oferta laboral, lo que unido a la vida disipada, la baja calificación exigida y la consiguiente competencia por conseguir trabajo, originó una imagen en la que aparecía como un grupo sin cohesión social, la que solo lograría con la construcción de una identidad de clase y sus instituciones (sindicatos y cooperativas) y los conflictos correlativos al proceso de formación de la clase obrera. Pese a la validez de las argumentaciones dirigidas en esta última dirección, como también a que sin duda esos factores jugaron el papel central en esa formación, algunas de sus ideas para antes de 1930 descansan sobre figuraciones vagas y generales. La misma naturaleza de la protesta de esos años, al menos las

6 *Memoria del Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1920.* Bogotá. Imp. Nacional, 1920, p. 72.

7 Por eso, presentan altos índices de muertes por tuberculosis (con el 25% y seguidos por los mecánicos con el 24.6%) y malaria (ambas con cifras por encima de los totales) y trágicas (ver anexo I).Sobre la TBC en Barranquilla ver: Romero, Dolcey. "Vida y muerte en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XX", en: *Aude,* N° 2. Barranquilla. Universidad del Atlántico, 1998, pp. 77-79.

más significativas (1910, 1918, 1919, 1928), no se han estudiado con detenimiento para dar con sus especificidades en unos años en que difícilmente podemos señalar la existencia de una clase obrera claramente diferenciada de otros sectores laborales.

La misma periodización que parte de un antes y un después de 1930, que aquí también seguimos, establecida sobre hechos reales (los años posteriores señalados son los del despegue industrial y en consecuencia es un período de fortalecimiento del sector de los obreros fabriles. Otros dos hechos políticos son: los años de constitución un partido de izquierda que logra cierta ascendencia sobre sectores sindicales y al mismo tiempo la "institucionalización" del movimiento obrero durante los gobiernos de la República Liberal), hace mayores énfasis en las rupturas que en las continuidades y, por tanto, soslaya la importancia de estas y el interés por un estudio más detallado sobre los trabajadores antes de esa fecha. En total, al negarle a los braceros y al resto de los trabajadores portuarios cualquier posibilidad de articulación social y sus correlativos intereses como grupo, se hace casi imposible estudiar el conflicto social desde una perspectiva más amplia y centrada en su proceso de construcción social y sus consustanciales conflictos con los empresarios y el Estado.[8]

Este proceso se explica por la convergencia de dos variables: una representada en los esfuerzos que venían haciendo los braceros por ensayar ciertas formas de racionalización de la oferta de trabajo por medio de la organización de cuadrillas y turnos laborales para contratar colectivamente. Durante este tiempo, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, al tiempo que de su interior empezó a salir el capataz-contratista. La segunda variable está representada por el hecho de que el normal funcionamiento de una economía portuaria en crecimiento obligó a los empresarios a articular a estos trabajadores a la planta de personal de las empresas, lo que implicó la subordinación y el sometimiento a ciertos controles sociales. Este tránsito se dio en medio de la lucha de los braceros y de casi la mayoría de los trabajadores portuarios contra el sistema de contratistas, reivindicación común entre los trabajadores costeños y colombianos a comienzos del siglo XX. Desde 1933, las empresas, al verse obligadas a reemplazar el sistema de contratistas para aprovisionarse de mano de obra, aceptaron la petición de los trabajadores para que los sindicatos seleccionaran el personal. De ahí que, cuando los empresarios comenzaron a mostrar interés por controlar el mercado y las formas de contratación laboral, sometiéndolos al libre juego de la oferta y la demanda, las disputas por este control se convirtieron en el conflicto social más intenso que se vivió en Cartagena y Barranquilla. En él también estaban implicados otros sectores de trabajadores portuarios, lo que se reflejaba en las luchas de algunas sociedades mutuarias barranquilleras por ejercer parte de ese control y enfrentar a los patrones y al Estado con poder de negociación, creando oficinas de colocaciones para enrolar a los trabajadores y suministrarlos a las empresas. Así lo expresaron la Asociación de Ingenieros Mecánicos y la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes (1919), la Sociedad de Capitanes (1923), la Asociación de Empleados del Comercio y la Unión General de Braceros (1925).[9] Este conflicto alcanzó su punto más alto a comienzos de los años treinta, cuando los trabajadores empezaron a reivindicar la contratación colectiva y el suministro de trabajadores por los sindicatos.

8 Sobre esa imagen ver: "Cartas de Ponedera", en: *Diario del Comercio.* Barranquilla, julio 12 de 1926. Para el autor de esas cartas, entre los trabajadores barranquilleros existía "cierta tendencia a rebelarse contra los sistemas de trabajo establecidos y los jornales estipendiados". Consideraba que la situación se podía salir de control, pues "... en pueblos incipientes, de cultura rudimentaria y de acción descontrolada del propio criterio, por la carencia de él o por la imprecisa manera como se obtiene, sin centro de gravedad y poseídos de una inferioridad que los achata ante los demás, carentes de valor para pensar y discernir, faltos de consistencia en sus opiniones...".

9 Sobre los controles de la AIM acerca de la provisión de mano de obra ,ver: "Decreto 801 de 1923", en: *Diario Oficial.* Bogotá, junio 4 de 1923; la Mutuaria de los Capitanes se creó en 1919 con el fin de "enaltecer la profesión y seleccionar los futuros capitanes". Ver: "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente", en: *El Porvenir.* Barranquilla, enero 14 de 1929; "La Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus afluentes", en: *El Día.* Barranquilla, diciembre 18 de 1919; en 1925 la Unión General de Braceros creó una "Oficina de colocaciones". Ver: "La fiesta de los braceros ayer", en: *Diario del Comercio.* Barranquilla, febrero 1° de 1925. La "sección de trabajo" de la Asociación de Empleados del Comercio se creó con el fin de "poder aspirar a controlar la provisión de empleos y servir de intermediario para el arreglo de las diferencias que puedan surgir entre los principales y sus dependientes." Ver: "En la Asociación de Empleados del Comercio", en: *Diario del Comercio.* Barranquilla, julio 13 de 1925.

2.1 La cuadrilla

La total ausencia de tecnología para movilizar la carga pesada obligó a que la forma de organización del trabajo de los braceros fuera la cuadrilla, institución social propia del trabajo no calificado que había surgido en la minería y la hacienda colonial, y en diversos oficios urbanos, y empleada durante la república en la prestación del servicio personal subsidiario y en la construcción de obras públicas. Los jornaleros que se aventuraban a salir de sus sitios y poblaciones desplazándose por las haciendas comarcanas ofrecían sus servicios de manera colectiva, y en algunas ocasiones, acorde con los ciclos agrícolas, llegaban a las ciudades.[10] Aún durante los treinta primeros años del siglo XX, en medio de una economía agraria en la que el empleo de tecnología moderna era prácticamente inexistente, el sistema de la cuadrilla era la forma más elemental de enganche y organización del trabajo, como también en las obras públicas. En 1908 el ingeniero oficial que estaba al frente de la construcción de un carreteable entre Tolú, Sincelejo y Corozal, señalaba la importancia de la cuadrilla como forma de organización de los jornaleros y la imposibilidad de adelantar los trabajos cuando los capataces intentaban desarticularla. También la hacienda ganadera la empleaba en sus diversas faenas.[11]

Poco conocemos de esta unidad laboral y de su función en la vida de los braceros más allá del sitio de trabajo. En sus orígenes la cuadrilla era una forma de organización laboral primaria que integraba al trabajador simple para poder soportar las constantes amenazas de ver reducido su precario nivel de vida. Era simple en su composición y cohesión, y en consecuencia, inestable. Se estructuraba en torno a un doble juego entre la condición de sujetos sociales que podían pactar autónomamente y el peso de los afectos comunitarios. Esto, y las presiones del mercado laboral determinaban su inestabilidad. Pero a la vez, la cuadrilla se organizaba en torno de unos códigos morales elementales de solidaridades y complicidades, el que constantemente estaba sometido a prueba por las conductas violatorias de sus integrantes; frente a esto generaba un espíritu comunitario que involucraba a todas las cuadrillas al permitirles conocer al bracero "mala gente" y, como resultado, aislarlo de las zonas de trabajo más rentables. Así, como consecuencia del conflicto laboral de 1933 los obreros asumieron por su parte la obligación de seleccionar al personal de sus respectivos sindicatos, en forma que los obreros afiliados a ellos fueran personas de alta solvencia moral,[12] y años después, en 1936, en medio de un enfrentamiento por la representatividad sindical de este grupo laboral, el sindicato de braceros dirigido por los comunistas acusaba a otro formado por iniciativa de los liberales de estar "... compuesto casi en su totalidad por elementos expulsados por sus malas artes y por ser saqueadores de bultos. Ellos fueron los responsables, dijo, que los braceros merecieran durante mucho tiempo el calificativo de malos elementos".[13]

Este código moral saturado de espíritu comunitario, permitió que a pesar de la inestabilidad de sus miembros, la cuadrilla siempre se rehiciera bajo el mismo molde de solidaridades y complicidades. Su papel de representante del más simple espíritu solidario sobrepasa el ámbito laboral. Sabemos que la cuadrilla era la base para cotizar a su mutuaria, y todo hace pensar que lo hacían regularmente, pues entre 1919, año en que se reorganizó la Unión General de Braceros de Barranquilla (creada en 1914), y 1925, alcanzaron a tener sede propia y fondo de

10 "La huelga", en: *El Porvenir.* Cartagena, mayo 14 de 1893.

11 Ver: "Informe que presenta al Ministerio de Obras Públicas el Señor Ingeniero Director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal", en: *Diario Oficial.* Bogotá, febrero 17 de 1908; Arquez V. S., Oscar. "Vaqueros y corraleros en la Depresión Momposina", en: *Boletin Historial.* (Mompox: Academia de Historia de Mompox, 1993), N° 26. Algunas referencias a la cuadrilla de trabajadores en las haciendas coloniales de la Costa en: Tovar Pinzón, Hermes. *Grandes Empresas Agricolas y Ganaderas.* Bogotá. ed. CIEC, 1980.

12 *La Prensa*. Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933.

13 *La Prensa.* Barranquilla, octubre 29 de 1936.

ayuda estable; cuatro años antes algo parecido había sucedido en el puerto fluvial de Calamar, donde la Sociedad de Braceros construyó su sede propia y editó el periódico *El Estandarte.*[14] También desempeñó una función nada desestimable en el disfrute del tiempo del ocio de los braceros, dado que cuando la economía portuaria estableció turnos para las 24 horas de día acorde con el volumen de carga y la rotación diaria de las cuadrillas, es de suponer que el disfrute del tiempo libre (usualmente empleado en los sitios de diversión de los alrededores de los puertos) se diese de manera colectiva, con las escenas que aún se viven entre ciertos círculos de trabajadores de bajos ingresos en las que el consumo de licor es un acto colectivo y milimétricamente controlado acorde con la cantidad de dinero aportada para comprar la bebida. En ciertas circunstancias su función iba más allá del sitio laboral, como sucedía en las danzas folclóricas populares cuya unidad organizativa era la cuadrilla, y con las formas organizativas de la protesta, como sucedió en las huelgas de 1910 y 1918 cuando organizaron grupos de trabajadores en piquetes para impedir el esquirolaje y enfrentarse a la fuerza pública.[15]

La fortaleza de la cuadrilla de braceros en relación con la otras ocupaciones radicaba en dos hechos: por un lado estaba el alto riesgo que significaba movilizar carga pesada sobre los hombros y brazos, que hacía que la vida misma y la integridad de las mercancías dependieran de la acción coordinada de sus integrantes. En otras labores la cuadrilla no estaba sometida a estas presiones. A más de ello, la intensa competencia laboral fue un factor de presión para que alcanzara algún grado de estabilidad. Para una fecha muy temprana como lo es 1847, al discutir sobre los controles que debían establecerse sobre las "cuadrillas de jornaleros y cargadores que hacen presencia en el Puerto Real de esta Villa, pues los turnos por ellas establecidos muchas veces son violados", el Cabildo parroquial de Barranquilla reconocía esa estabilidad, regulada por disposiciones oficiales dado que había que inscribir a sus integrantes y tener un representante (el "líder natural" con quien se entendía la autoridad pública).[16]

Las presiones fueron persistentes y crecientes, pues los controles oficiales eran los mismos que regían a los bogas y tripulantes, como lo veremos en el siguiente capítulo. Por el momento basta con anotar que la tendencia evolutiva de las instituciones legales era el fiel reflejo de una economía portuaria en crecimiento, que originaba sitio de concentración de trabajadores asalariados no visto en otras ocupaciones y al lado de otros sectores de trabajadores que también lo estaban. Su inestabilidad inicial se debió en gran medida a que los empresarios portuarios no instituyeron contratos estables con los braceros, pues la inseguridad de la economía portuaria los obligaba a concertar grupos de trabajadores acorde con los ritmos intermitentes del tráfico de carga. Una rápida mirada a las cifras concernientes a la carga movilizada por los puertos de Cartagena y Barranquilla, como también a las relativas a los viajes realizados por los vapores por el río Magdalena, permite hacernos una idea de las posibilidades ocupacionales que ofrecían los puertos caribeños.[17]

Desde el punto de vista de las relaciones laborales con las empresas y su estabilización como unidad laboral de la economía portuaria, la cuadrilla de braceros atravesó por varias fases, como lo ilustró en 1937 Antonio García, quien al estudiar el desarrollo de los medios de transportes en las ciudades enclavadas en las montañas y pasos obligados de líneas ferrocarrileras y en los centros portuarios como La Dorada y La Virginia (ríos Magdalena y Cauca respectivamente), señaló

14 "La fiesta de los braceros", en: *Diario del Comercio.* Barranquilla, febrero 1° de 1925. Sobre los braceros de Calamar ver: "Tópicos obreros" y "El Estandarte", en: *El Porvenir*. Cartagena, abril 22 y mayo 18 de 1921.

15 Ver: "La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a *El Porvenir*", en: *El Porvenir*. Cartagena, febrero 26 y 27 de 1910. *Rigoletto.* Barranquilla, marzo 25 de 1910. *El Pueblo*. Barranquilla, febrero 16 a 21 de 1910.

16 CMB, Libro de 1847. Minutas. Sesión del 26 de agosto de 1847. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria.

17 En 1892, dieciséis vapores de la Compañía Colombiana de Transportes realizaron 174 viajes redondos, mientras que entre 1912 y 1916 el promedio anual de viajes de la flota total de vapores fue de 337 viajes por año. En 1933 entraron al puerto de Barranquilla 3.068 embarcaciones (sin distinguir entre vapores, lanchas de vapor y gasolina, remolcadores y botes) y salieron 3.562; un año después entraron 3.221 y salieron 3.320. Sobre el número de viajes en 1892 ver: "Informe presentado por la Junta Directiva a los señores accionistas de la Compañía Colombiana de Transportes" en: *El Porvenir*. Cartagena, marzo 26 de 1893; las cifras de los años de 1912 a 1916 las hemos promediado de los cuadros de la Intendencia Fluvial del río Magdalena que aparecen en el *Diario Oficial.* Bogotá, Junio 22 de 1917, N° 16.124. Explicaciones sobre estos cuadros pueden verse en *Documentos. anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Publicas,* Op. Cit., pp. 560-568. Las cifras de 1933-1934 aparecen en: Contraloria General de la República. *Geografia económica de colombia.* Atlántico, p. 180. Sobre la movilización de carga ver: Posada C., Eduardo. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950).*

dos grandes fases en la evolución de la cuadrilla que guardan relación, por un lado con la diferencia geográfica y por el otro, con el grado de desarrollo de la economía portuaria. Para el caso de La Virginia anotó:

> Cuando empiezan a construirse vías de competencia, la baja de los transportes convierte a los braceros, de trabajadores asociados que contratan colectivamente con los vapores cargue y descargue, en asalariados de las compañías de navegación y de comisiones... [luego se refiriere a otros centros de braceros:] Actualmente los más voluminosos centros de braceros son los nuevos sitios obligados de trasbordo: La Dorada, Armenia, Pereira y Manizales. El desarrollo de las vías y la regularización del tráfico ha introducido al bracero a la empresa de transportes, ya en calidad de asalariado. En La Dorada, continúa la concurrencia como jornalero libre, no teniendo sino un método defensivo: la formación de cuadrillas que contratan colectivamente el cargue o descargue. La íntima conexión del puerto con las condiciones de navegación, hace que en las sequías o en los paros parciales en otros puertos, se produzca la desocupación o el paro forzoso de la población de braceros.[18]

En La Dorada las fluctuaciones en el movimiento de carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal. Pese a que existían diferencias entre los puertos de La Dorada, Barranquilla y Cartagena, ese modelo evolutivo se aplica a la cuadrilla de los braceros de las ciudades caribeñas. El primero era un puerto fluvial intermedio al que confluía una economía regional de significativa proporciones, pero en todos los sentidos más pequeño que los segundos, sitios terminales en el tráfico que movilizaban mayores volúmenes de carga, al tiempo que eran lugares de radicación de grandes empresas comerciales y del transporte, en las que la subordinación de los braceros se había acentuado. En ese caso, estos puertos han superado la fase de La Dorada, pues para comienzos de los años treinta los trabajadores del puerto de Barranquilla (braceros y paileros) estaban luchando por una relación contractual directa con las empresas, aspiración que se empezó a contemplar desde 1928, cuando después de varios días de huelga, los braceros de Barranquilla y Puerto Colombia lograron un acuerdo que contempló el fin del sistema de contratistas y el enganche directo con las empresas, el cumplimiento de la legislación laboral sobre el descanso dominical, entre otros puntos. Pero la estabilidad y la abolición del sistema de contratistas tuvieron que esperar unos años más para que fueran una realidad de manera definitiva. Aún en 1931, en plena crisis económica, los trabajadores de la compañía del ferrocarril negociaron la rebaja de salarios a cambio del "... trabajo fijo para los 192 trabajadores que componen las 12 cuadrillas de obreros, que no tenían ocupación constante". En ese mismo, según documento de funcionario de la United Fruit Company, los braceros del puerto de Santa Marta, "... han estado trabajando medio tiempo durante los últimos años [debe referirse a los de la Gran Crisis], pues debido a su propio arreglo tienen un sistema de trabajo por turnos en semanas alternadas". En 1933 los braceros de Barranquilla volvieron a insistir en el tema de la estabilidad y del fin del sistema de contratistas,[19] y un año después los paileros decretaron el cese de actividades dispuestos a,

> ... no tornar a sus labores mediante contratos con los capataces de cuadrillas, por considerar que dicho sistema lesiona sus intereses, debido a que

18 García, Antonio. *Geografía económica de Caldas.* Bogotá. Banco de la República, 1978, p. 318.

19 *La Prensa*. Barranquilla, abril 7 de 1928, octubre 17, 18 y 24 de 1933. "Esta mañana se declararon en huelga los obreros del ferrocarril", en: *Diario del Comercio*. Barranquilla, junio 25 de 1931. Carta de Thomas Bradshaw a Enrique Olaya Herrera, julio 30, 1931. citada en: Posada C., Eduardo. *El Caribe colombiano: una historia regional (1870-1950),* p. 118.

> la mayor de las veces los capataces aseguran que han perdido en el trabajo y no entregan a los obreros la suma estipulada. Piden los paileros que en vez de contratos se hagan por medio de salarios, los cuales desean un poco más ventajoso que los que se pagan actualmente...[20]

Pese a estas diferencias, el caso de La Dorada ilustra la fase que podemos tomar como punto de partida de la cuadrilla de braceros portuarios en la Costa, aunque para los años que cierran el tiempo en estudio ya comenzaba a ser un hecho un poco marginal en sus vidas. En esta etapa, la afluencia de jornaleros a los puertos, independientes con relación a las empresas, los obligó a agruparse autónomamente en la cuadrilla con el fin de contratar colectivamente y racionalizar el mercado de trabajo. Así buscaban evitar que la competencia desenfrenada deprimiera los jornales, pactados acorde con lo que se consideraba el "precio justo" por la prestación de un "servicio". En esa fase la cuadrilla era inestable por la ausencia de presiones sociales exteriores. Uno de estos fueron los dispositivos de un mercado en constante y creciente demanda de mano de obra, el que, aunque "informal" en sus mecanismos de contratación, obligaba a la estabilización de algunos sectores de braceros y sus cuadrillas.

La segunda fase tuvo la impronta del contratista, producto del crecimiento de la economía portuaria que le delegó la responsabilidad del control sobre los trabajadores y el manejo de la carga, y la tercera etapa comprende el proceso de integración a las empresas gracias al desarrollo de los medios de transportes y a la consiguiente racionalización de sus operaciones. El tránsito entre estas fases suscitó un intenso conflicto social por el control del mercado laboral, las formas de trabajo y de salarios, y las relaciones de estos con el costo de vida, conflicto que fue la columna vertebral del movimiento obrero costeño durante buena parte del siglo que acaba de terminar. En medio de éste también se dio el proceso de construcción de una identidad social, como lo veremos más adelante.

En las dos primeras etapas la cuadrilla fue producto de la iniciativa de los jornaleros y del criterio selectivo del contratista. Este surgió en el contexto de un grupo laboral de corte horizontal, que paulatinamente produjo su jerarquía a través del "líder natural", reconocido como tal porque tenía la capacidad para lograr contratos gracias a su experiencia en la movilización de la carga, la responsabilidad puesta en ello, el "don de la palabra" y a su astucia. Al ser la persona con las que se contrataba y a quien se delegaba la responsabilidad del satisfactorio desplazamiento de la carga (evitar robos, desperfectos y el rápido trabajo acorde con el volumen de peso por transportar), los empresarios debieron otorgar una importancia significativa a estos "líderes", de los que fueron surgiendo algunos capataces.[21] Algo ya se ha dicho al respecto pues según un conocedor de la historia de la Zona Bananera, la sobreoferta laboral, el bajo nivel cultural y la escasa integración laboral,

> ... originó el sistema de contratar el personal con el jefe de cada cuadrilla, el llamado por los estadounidenses *patrón-líder* en la pronunciación común. Así, la personalidad colectiva se centralizaba en la voluntad de un intermediario, o sea, el que pactaba por sus seguidores; estos últimos se vinculaban a los productores y a la compañía en forma anónima y por el sistema de rotación semanal de cultivo en cultivo, a fin de que no los cobijasen las leyes sociales vigentes...[22]

20 "Continua sin solución la huelga del Sindicato de Paileros de Barranquilla", en: *Diario del Comercio*. Barranquilla, septiembre 16 de 1934.

21 Sobre los capataces integrados a las empresas ver: "Decreto N° 499 de 1882", en: *Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al presidente de la Union para el congreso de 1883.* Bogotá. Imp. de N. Torres, 1883.

22 Herrera S., Roberto y Romero C., Rafael. *La Zona Bananera del Magdalena. Historia y léxico.* Bogotá. Instituto Caro y Cuervo, 1979, pp. 9 y 24. También ver: LeGrand, Catherine. "El conflicto de las Bananeras", en: *Nueva historia de Colombia.* Bogotá. Ed. Planeta, 1989, tomo III, pp. 186-189; de esta autora también ver: "Campesinos y asalariados en la Zona Bananera de Santa Marta, 1900-1935", en: Bell., Gustavo (comp.). *El Caribe colombiano.* Barranquilla. Eds. Universidad del Norte, 1988, pp. 183-198. White, Judith. *Historia de una ignominia: La United Fruit Company en Colombia.* Bogotá. Ed. Presencia, 1978. Sobre las características de los contratos entre la multinacional United Fruit Company y los productores locales ver: Bucheli, Marcelo. "Relaciones contractuales entre la United Fruit Company y los cultivadores locales del Magdalena y Urabá, Colombia 1899-1965". Ponencia leída en el XI Congreso Colombiano de Historia, Bogotá, agosto de 2000.

Por tanto, durante esta fase de la economía portuaria la autonomía de la cuadrilla de jornaleros que movilizaba la carga debió ser fuerte.

Como ya se anotó, la segunda fase fue el resultado de su fortalecimiento y de la aparición del intermediario o contratista. Éste, que llegó a ser un personaje odiado por los trabajadores, permitió a la economía portuaria regular de mejor manera el mercado laboral, al distribuir la ocupación entre el mayor número de trabajadores para así evitar los problemas sociales que traía el desempleo absoluto. De esta forma esta economía laboral se autorregulaba al aprovechar la sobreoferta de la mano de obra con un doble propósito: mantener bajos los jornales y regular el empleo. El contratista presionó por estabilizar a los braceros en las cuadrillas bajo sus órdenes, gracias a que sus intereses estaban en juego. Lo lucrativo de su negocio radicaba en la diferencia que se guardaba entre el dinero recibido de la empresa y lo que entregaba a los trabajadores, motivo de la referenciada huelga de paileros en 1933. Pero con el crecimiento de la economía portuaria el contratista independiente entró en una relación laboral semidirecta con la empresa, pues, además de suministrar la mano de obra le prestaba el servicio de ponerse al frente de la misma y responsabilizarse por la carga. Capataces y los chequeadores o listeros (que comenzaron a aparecer durante los años veinte), tenían la misión de organizar la mano de obra, verificar, examinar, registrar, confrontar y anotar la carga, lo que por una lado suponía un nivel de confianza de la empresa y por el otro, el sometimiento de los braceros a controles más exhaustivos que ahora pasaban por el "líder natural", el contratista, el chequeador y terminaba en la cúspide del capataz. Los orígenes del capataz aún nos son desconocidos, aunque es de suponer que la mayor de las veces este personaje salió del seno de los contratistas. Sin embargo, algunos braceros llegaron a esa posición después de muchos años de trabajo. Al fallecer trágicamente en 1913 el primer capataz de braceros del Muelle de Puerto Colombia, la nota necrológica lo presentó como "un antiguo trabajador... Tenía 23 años de ser empleado del ferrocarril". En 1928 el capatáz fue retratado por un estudioso de la realidad nacional como:

> ... el lazo de unión entre el jefe y los obreros; los encargados de recibir la ciencia de aquél y traducirla a éstos en términos de ejecución; son los que informan al jefe sobre el desempeño de los obreros, y su voz respecto a remuneración de estos es decisiva. Tiene la llave que da entrada a los ascensos, a la elevación y mejora del personal... la cuadrilla de que estos intermediarios son capitanes es la única táctica de la empresa.[23]

Los controles se fueron intensificando gracias a la modernización de las instalaciones portuarias (patios, bodegas, muelles, ramales férreos, talleres, astilleros), que organizaron de mejor forma la distribución de los braceros, por medio áreas de trabajo, funciones, horarios y turnos. Desde el momento en que comenzó el proceso de integración de los braceros a las empresas, las disposiciones gubernamentales y empresariales encaminadas a ejercer control en los puertos presionaron fuertemente sobre la cuadrilla. Aunque podía ser organizada por la empresa, la cuadrilla prontamente se estabilizó al ser la unidad laboral primaria de la economía portuaria. Además, esta estabilidad era útil a los empresarios, tanto porque regulaba el mercado laboral como porque comprometía una responsabilidad colectiva delegada en una jerarquía que iba del capataz de la empresa a los contratistas y de estos al "líder natural". Por tanto, alrededor de

23 López, Alejandro. *Escritos escogidos.* Bogotá. Colcultura, 1976, pp. 79 y ss. (escrito en 1928). "Desgracia", en: XXX. Barranquilla, julio 31 de 1913. *El diccionario regional* de A. Sundheim (1922, pág. 239) registra el vocablo "chequeador", "galicismo tomado del verbo *To Check*. Alario Di Filippo, Mario. *Lexicón de colombianismos.* Cartagena. Ed. Bolívar, 1964), p. 95. Un sobreviviente de la huelga de 1928 en la Zona Bananera del Magdalena, recordaba: "Luchábamos también contra el contrato unilateral de la United que decía que uno tenía que someterse a los contratistas. El contrato disponía que el obrero que no se sometiera al contratista no tenía derecho al trabajo, y a la vez especificaba que el contratista era un obrero de la compañía". Arango, Carlos. *Sobrevivientes de las bananeras.* Bogotá. Eds. Ecoe, 1985, pp. 35-36; también ver: Fonnegra, Gabriel. *Bananeras, testimonio vivo de una epopeya.* Bogotá: Tercer Mundo Eds., 1980, p. 54.

este propósito se coligaron los intereses de todos los sectores, pues en el caso de los trabajadores la posibilidad de contratos dependía del buen desempeño de las funciones propias del oficio.

Esta estabilización también se debió al funcionamiento de un mecanismo del mercado que permite a toda demanda continua de trabajo eventual crear un sistema de preferencia, pues quienes están al frente de las cuadrillas acaban por seleccionar a los individuos que más trabajan y demuestran una mayor inclinación hacia una disciplina mínima. Pese a no existir mecanismos formales de contratación tal como los conocemos hoy día, ese dispositivo ayudó a estabilizar grupos de trabajadores dándoles prelación al momento del enganche. Y esto también operó en el caso de la oficialidad de los vapores, los técnicos y mecánicos en astilleros y talleres y entre la tripulación rasa, quienes estuvieron sometidas a este mecanismo de selección, en la que la valoración positiva del trabajo era definitiva. Además, la infraestructura de la economía portuaria (patios, bodegas, ramales y terminales de líneas férreas, muelles, talleres, etc.) reclamó una organización del personal por áreas de trabajo, y estableció mecanismos de coordinación para mejorarlo. Esto es importante tenerlo presente porque va diferenciando el trabajo del bracero de los demás jornaleros, a quienes, a veces, se les llamaba “mozos de cordel”. En fin, en algún momento comenzó a aparecer un sector que devengaba su sustento gracias a una relación más estable con las empresas transportadoras, relación mediatizada por contratistas, capataces y el Estado.[24]

Los braceros, pese a que terminaron sometiéndose a la proletarización, pues potencialmente les daba cierta estabilidad en una ocupación llena de incertidumbres, siempre intentaron negociar su intensidad. Aunque la estabilidad plena sólo se logró en la segunda mitad de los años treinta, el vínculo que se estaba construyendo con las compañías coadyuvó al autorreconocimiento como parte importante en el funcionamiento de la economía portuaria, de donde la protesta sacó su fortaleza. Una mirada a la forma como operaba ésta es clave para entender su proceso de cohesión. Cuando la protesta se echaba a andar ponía en movimiento dispositivos para impedir el esquirolaje como los piquetes de huelguistas apostados en las entradas de las empresas y puertos, ferrocarriles, aduanas, vapores y bodegas, que bloqueaban las vías férreas y los caños fluviales (enseñanza de la Guerra de los Mil Días) y en ocasiones levantaban porciones de las primeras, como sucedió en Cartagena y Barranquilla en 1918, y en 1930 en la segunda ciudad. Además, la protesta de los braceros despertaba la solidaridad popular, pues articulaba fácilmente muchas formas de trabajo simple, desocupados, trabajadores eventuales y vagos (siempre estuvieron presentes en todas las protestas a escala universal) y el resto de la población baja que algunas veces sacrificó el magro jornal que ganaba en los días normales a cambio de hacer pública su simpatía con una protesta que simbolizaba todo el descontento popular frente a la pobreza extrema y la discriminación social, étnica, laboral y política. Por eso, cuando los braceros decretaban cese de actividades el esquirolaje no funcionaba y el único recurso al que acudieron los empresarios para acabar la protesta fue traer braceros de otras poblaciones, lo que hace suponer que no confiaban en poder vencer la resistencia solidaria que les impedía conseguir en los puertos paralizados el número suficientes de trabajadores.[25]

24 Sobre el funcionamiento de este mecanismo en el puerto de Londres a mediados del siglo XIX ver: Rule, John. *Clase obrera e industrializacion.* Barcelona. Ed. Crítica, 1990, pp. 166-167.

25 Cuando los braceros del muelle de La Machina de Cartagena decretaron la huelga el marzo de 1913, “la empresa puso inmediatamente un tren expreso a Turbaco y trajo suficiente número de peones para que no se interrumpieran los trabajos”, los que solo se enganchaban si se les ofrecían jornales más altos. Ver: “Huelga de cargadores”, en: *El Porvenir*. Cartagena, marzo 26 de 1913, lo que se volvió a repetir en 1920; ver: “Sobre la huelga”, en: *El Porvenir.* Cartagena, junio 2 de 1920.

2.2 Identidad social

Este conflictivo tránsito se acompañó por el proceso de construcción de una identidad laboral y social definida por la ocupación, que les permitiera salir de ese estado de indiferenciación con relación a estratos muchos más bajos de la población, lo que de por sí era una gran conquista. Fue el comienzo de una lucha por lograr imponer al resto de la sociedad la imagen deseada, pues en ello estaba en juego la posición y el grado de "consideración social" que creían merecer, al menos de algunos de esos sectores. Ya para finales de los años veinte los braceros han avanzado en su articulación como un sector laboral cuya identidad se ha diferenciado de otros grupos laborales más dispersos como era el caso de los jornaleros.

Donde mejor se refleja este proceso es en el desplazamiento semántico de las denominaciones sociales con que se les identificaba como grupo y en cierta simbología que adoptó como gremio. Al igual que, como lo veremos en el caso de los tripulantes, el empleo de uno u otro denominativo poseía su enorme carga de discriminación o valoración social acorde con lo que se quería subrayar; por tanto, no era un simple problema de polisemia o del empleo de un lenguaje socialmente "neutral". Desde finales del siglo XIX, el uso de denominativos corrientes como el genérico de "jornalero" y más específicamente "mozo de cordel", "peón" y "carguero",[26] fue cediendo terreno frente al empleo del sustantivo "bracero", imagen construida desde el trabajo –y que resalta su condición humana- y en su relación específica con una industria moderna que era vital para la economía nacional. El concepto de "bracero' hacía énfasis en esa condición (el brazo, la fuerza del hombre) y no en el jornal o en el objeto de trabajo, la carga.

La construcción de esta identidad y el proceso de articulación como grupo laboral fue una sola cosa, lo que se debió tanto al crecimiento de la economía portuaria y transportadora, como a los conflictos por razones económicas y por las formas de contratación y de control del mercado laboral. Este último fue intenso pues ahí se enfrentaron dos mundos cargados con valoraciones sociales y morales diametralmente opuestas en torno a las relaciones que debían existir entre la sociedad y la economía. Los empresarios eran partidarios de una sociedad entregada a los mecanismos reguladores del mercado; los trabajadores llegaron a ese conflicto apegados a la idea de que la sociedad debía intervenir y regular la economía, idea que, aunque fundamentada en la vieja doctrina del "bien común", se fue reelaborando desde la segunda mitad del siglo XIX con las discusiones sobre las implicaciones sociales de los modelos económicos liberal y proteccionista.[27] Desde esta tradición vivió el conflicto social más fuerte de su historia, la que, valga señalarlo de paso, estaba ligada a unas experiencias y expectativas que tenían mucho que ver con el aspecto de lo que E. P. Thompson llamó una "economía moral", concretamente con el discurso organizado en torno a la experiencia colectiva de muchas generaciones cuyas valoraciones éticas y formas de acción que suscitaban, servían a los estratos populares londinenses como justificación para enfrentar los intentos de los empresarios por imponer unas relaciones con los obreros regidas por formas de contratación propias de una economía de mercado.[28]

Pertenecían a un mundo cultural que calculaba el "precio justo" del salario en correspondencia con el tradicional nivel de vida –sumamente precario–, y con la

26 También se les conocía como "mozos de cordel", expresión que aún se empleaba entre algunos estratos sociales altos y medios, con una enorme carga discriminativa, al igual que la expresión "cargador de bulto". Sobre "cargador", ver: Alario Di Filippo, Mario. *Lexicón de colombianismos,* p. 61. El mencionado capitán alude a esa diferenciación: "braceros y mozos de tranvía". Con el desarrollo del transporte de carga terrestre surgió el "cotero" ("Faquín que se emplea para cargar camiones"), Ibid., p. 82. Ya para los años veinte el adjetivo "carguero" había caído en desuso. Ver: Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño.* Barranquilla. Eds. Gobernación del Atlántico, 1994, p. 157. (1ª ed.: 1922).

27 Algunas ideas sobre la defensa del proteccionismo económico por parte de los artesanos en: Sowell, David. "La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá", en: Varios. *Colombia en el siglo XIX.* Bogotá. Ed. Planeta, 1999, pp. 189-216; y Jaramillo Uribe, Jaime. "Las sociedades democráticas de artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848", en: *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos.* Bogotá: El Áncora Eds., 1994, pp. 191-217. Sobre las características de la cultura política popular a fines de la colonia ver: McFarlane, Anthony. "Desordenes civiles y protestas populares", en: *Varios. Colombia en el siglo XIX,* pp. 21-73; y "Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia", en: *Historia Caribe*, N° 4. Barranquilla. 1999, pp. 119-146. En 1912 los artesanos más prestantes de Cartagena elevaron un memorial a la Cámara de Representantes pidiendo una política proteccionista para sus producciones; ver: "Los artesanos de Cartagena", en: *Penitente.* Cartagena, agosto 24 de 1912, y en 1929 los zapateros barranquilleros pedían el aumento del gravamen al calzado importado para evitar la competencia. Ver: "La Junta obrera de defensa de la industria nacional del calzado", en: *La Prensa*. Barranquilla, julio 15 de 1929.

28 Thompson, E. P. *Costumbres en común.* Barcelona. Ed. Crítica, 1995.

situación económica de las empresas. Esto explica que las empresas de origen inglés no hubiesen podido someter el jornal a los vaivenes del mercado, y se vieron impedidas para rebajarlo a pesar de que algunas veces lo intentaron y lograron triunfos momentáneos como sucedió en Barranquilla en 1911.[29] Existía un jornal base y, si se aceptaban las presiones del mercado, era para solicitar su aumento. Aquél era resultado de unas experiencias y expectativas en torno a lo que se consideraba como la "justicia social", entendida como una mínima protección de parte de toda la sociedad, materializada en unas normas morales que condenaban la avaricia y la explotación desmedida y las injusticias contra los más pobres, como aparece en la prensa cuando las empresas intentaban cambiar las formas de pago, rebajar el jornal y el despido masivo. La huelga de 1910 se originó cuando los braceros se enteraron de que las Compañías Aliadas, de capital inglés y dirigida por la firma Pineda López y Cía., recibían por el transporte de cada tonelada $0,80 oro y pagaba a los braceros $0,60. El cese de actividades no tuvo como punto de partida el aumento del jornal sino lo que se consideraba como una "inmoralidad" por parte de los empresarios, el robo que hacían a los trabajadores, lo que al igual que en otras ocasiones desató la solidaridad de buena parte de la prensa de ambas ciudades. Eso es lo que también motivó la mencionada huelga de los paileros en 1933.[30]

Pero en medio de ese contexto de expectativas sociales el grupo de los braceros fue uno de los primeros entre los trabajadores asalariados que vivió la doble experiencia de ver el trabajo de manera descarnada como una simple actividad económica y la dependencia de su estabilidad e ingresos de los ciclos económicos. Ellos medían la situación económica de las empresas gracias a la cantidad de carga y pasajeros movilizados y el número de viajes redondos realizados por los ferrocarriles y los vapores; también conocían de los procederes ilícitos (burla de los controles técnicos, sobrecarga, buques en mal estado) de los empresarios y parte de la oficialidad de los vapores en búsqueda de mayores ganancias. De igual forma, experimentaban en carne propia los ciclos de la economía internacional, dado que de ellos dependía la vida económica de los puertos caribeños. Su protesta estaba muy arraigaba en el conocimiento de esta realidad. Los braceros no representaban el ingenuo "buen salvaje" que por ligereza podemos imaginar, pues sabían sacar partido de los ciclos y de la situación del mercado laboral. Estudiaban el momento para decretar los ceses de actividades, como sucedió en 1893 cuando los braceros del puerto de Barranquilla-Puerto Colombia se lanzaron a la huelga, aprovechando la escasez de brazos para solicitar aumento del jornal, mientras que durante el siglo XX lo hacían cuando los puertos estaban congestionados.[31] La lógica induce a pensar en la existencia de una estrategia para desatar la protesta social que tenía en cuenta las situaciones en que las empresas eran vulnerables. También parece que, aún sin contar con una organización gremial, preparaban sus protestas con días de antelación, como ocurrió en Cartagena a mediados de 1920, cuando desde antes del 28 de mayo se sabía que los marinos de cabotaje y los braceros de La Machina venían haciendo los preparativos de una huelga para protestar por la desatención de las empresas de una petición de aumento del jornal hecha dos meses antes, la que se declaró el 1° de junio.[32]

En condición de braceros se organizaron en Barranquilla en la sociedad mutuaria Unión General de Braceros (1915), y lo mismo hicieron en Cartagena en la Sociedad de Braceros (1920).[33] El pendón de la primera, estrenado en 1920, contenía un logotipo compuesto por una rueda metálica dentada en cuyo centro

29 Por orden de Londres, los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales despidieron a los "artesanos" de los talleres (mecánicos, herreros, etc.) y a los braceros los colocaron ante el despido o la rebaja del jornal en un 33%. Ver: "Niebla que aumenta", en: *El Porvenir*. Cartagena, marzo 23 de 1911.

30 La misma idea subyace, aunque ahora expresada con un lenguaje clasista, en la huelga que en 1934 adelantaron los trabajadores de Tejidos Obregón. El discurso de los trabajadores tenía como proposición básica la idea de la "inmoralidad cometida por los propietarios de la fábrica quienes "despilfarraban" las ganancias en el extranjero, lo que se hacía sobre las privaciones de los trabajadores y a costa de lo que se consideraba una obligación moral del empresario quien debía invertir en la creación de fuentes de trabajo y el progreso nacional.

31 "Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?". Ver: "La huelga", en: *El Porvenir*. Cartagena, mayo 14 de 1893. La idea de que el trabajo era la fuente de toda riqueza ya era moneda corriente entre los círculos intelectuales de la Costa. Ver: Solano D., Sergio. "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930", en: *Historia y Cultura*, N° 4. Cartagena. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena, 1996.

32 Ver: "Paro general", "Alrededor del paro general de mañana", "La huelga de hoy" y "Sobre la huelga", en: *El Porvenir*. Cartagena, mayo 28 y 31, junio 1° y 2 de 1920. Sus luchas también implicaban mecanismos de información y relación con el resto de la población. En 1910 los carpinteros del muelle de La Machina publicaron hojas volantes en las que explicaban a la población los motivos del paro, y en ese mismo año en el paro general en Barranquilla, los trabajadores organizaron comisiones que se desplazaron a barrios y otros establecimientos laborales para ganar solidaridad. Ver: "De todo y para todo. Los carpinteros" y "La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a *El Porvenir*", en: *El Porvenir*. Cartagena, enero 19 y febrero 26 y 27 de 1910.

33 "Directorio Obrero", en: *Rigoletto*. Barranquilla, enero 25 de 1915; "Sociedad de Braceros de Cartagena", en: *El Porvenir*. Cartagena, junio 20 de 1920. El pabellón de la Unión de Braceros de Barranquilla fue bendecido en una ceremonia pública, en la que hubo discursos, representaciones musicales y fiesta. Ver: "La Sociedad Unión de Braceros", en: *El Día*. Barranquilla, julio 13 de 1920.

se levantaba un musculoso brazo con el puño cerrado y desafiante. La rueda dentada, uno de los íconos de la Revolución Industrial, expresaba la manera como este grupo de trabajadores, o al menos algunos de sus estratos, se representaba el contexto en el que desarrollaba su función en la sociedad: son hijos de una de las formas de la industria moderna, la del transporte mecanizado. Por tanto, lucharon por mostrarse frente al resto de la sociedad como un grupo social diferenciado de los estratos más bajos de la población, como lo demuestran las partidas de defunción en las que los deudos diferenciaban entre "bracero" y "jornalero" al informar sobre la ocupación. Por otro lado, el brazo en alto y con la mano cerrada tenía un significado polisémico, pues si por un lado representaba el trabajo rudo y viril con que los braceros contribuían al progreso material del país, lo que se resalta en la descripción de Ortilazo, también simbolizaba la disposición a la protesta cuando las empresas y las continuas inestabilidades de las economías portuarias amenazaban con deprimir sus precarios niveles de vida y cuando la arbitrariedad empresarial producía indignación, como sucedió en 1928 cuando el despido de dos chequeadores (entre ellos el presidente de la Federación Obrera del Litoral Atlántico, Fola) de la aduana de Barranquilla desató una huelga por varios días que involucró a los braceros hasta lograr el reintegro.[34]

Las vías de afirmación de esa identidad fueron variadas acorde con las esferas sociales en que se desarrollaba esa lucha. Frente a los empresarios solo tenían el recurso de la protesta y de la confrontación abierta; ahí la fuerza como colectividad se imponía como imagen. Para los empresarios eran los "buscarruidos" a quienes tenían que soportar en medio de una creciente actitud levantisca; representaban un "mal necesario". Ante el resto de trabajadores subrayaban la imagen de abanderados de la lucha social, resaltando su cohesión como grupo y su capacidad de respuesta frente a los atropellos de los empresarios o las situaciones críticas que amenazaran su nivel de vida. Y esta última imagen no era nada fatua, pues de 12 huelgas que se desarrollaron en Barranquilla entre 1910 y 1920 (año en que los braceros inauguraron su pendón), el 75% fueron protagonizadas por estos trabajadores; las de 1910 y 1918 tuvieron gran resonancia porque se transformaron en huelgas generales, mientras que en Cartagena, de 18 huelgas desarrolladas entre 1903 y 1920, el 61% fueron ceses de actividades de los trabajadores portuarios, en especial de los braceros. En este sentido, la descripción del capitán Salzedo se correspondía solo con un aspecto de la imagen construida por este grupo laboral, pues el comportamiento de Ortilazo frente a la protesta laboral no era común entre la mayoría de estos trabajadores, y al subrayar el que nunca se le viera en el "mitin bullanguero", lo que corrobora es que el recurso de los trabajadores portuarios a la protesta se había constituido en un factor significativo en la vida social de ambos puertos. Así pues, Ortilazo era la expresión de un sector que se apartaba de la conducta colectiva enunciada.

34 Ver: "Anoche quedó terminada la huelga...", en: *La Prensa*. Barranquilla, abril 10 de 1928.

Capítulo 3

Los tripulantes

3

Los tripulantes

Al lado de los braceros, el segundo grupo que por su cantidad sobresalía en los puertos era el de los tripulantes de los vapores, también gentes del común, originariamente salidos del mundo de los bogas y nutrido después por el de los braceros. Pero el espacio en el que más resaltaba el tripulante no era en el puerto sino en el vapor, o al menos ahí es donde nos lo dan a conocer los relatos de los viajeros e informes oficiales. Se trataba de un mundo más reducido que el de los braceros y su aislamiento durante buena parte del tiempo laboral originaba intensos lazos de solidaridad. El vapor era su mundo laboral, en el que el tripulante raso ejercía diversos trabajos pesados; también era uno de sus espacios festivos. En él estaba Catalino Llanos, el vate popular, y muchos más que atraían una mirada por encima del hombro de algunos, y condescendencia, reconocimiento y admiración de otros.

Los tripulantes, al lado de los oficiales (ambos llamados genéricamente "navegantes"), componían el personal de los buques que traficaban por el río Magdalena y sus afluentes, el Sinú y en algunas ocasiones, por el Atrato. Desde finales del siglo XIX la tripulación rasa la componían los candeleros, carpinteros (cuando los cascos de algunos vapores aún no eran de hierro), despenseros, cocineros, seberos y demás tripulantes, quienes se distribuían en dos grupos según sus oficios: el personal de servicio para atender a los pasajeros y a los oficiales (despenseros, cocineros, panaderos y camareros) y los tripulantes (fogoneros o candeleros, seberos o aceiteros, ayudante de ingeniero, carpinteros y tripulantes que ejercían varios oficios a bordo como cargar y descargar los vapores). En el transcurso de los primeros decenios del siglo XX aparecieron nuevas ocupaciones (electricistas, pilotos, ayudantes de ingeniero, sopleteros, etc.) gracias a las transformaciones técnicas de los buques como la utilización de motores de combustión interna, pequeñas plantas eléctricas y al empleo de fuel oil para el calentamiento de las calderas por medio del sistema de sopletes.[1] En el contexto regional el síntoma más elemental de estas innovaciones laborales fue la aparición de novedades en el vocabulario laboral regional que terminaron por transformar la usual denominación genérica de *bogas* por la de buqueros, vaporeros, marinos, tripulantes y navegantes; como también sucedió en los oficios arriba mencionados.[2]

En un comienzo el número de tripulantes fue reducido (diez en 1848), pero luego se incrementó cuando las circunstancias se hicieron rentables gracias al despegue de la sucesiva comercialización del tabaco, quina, añil y café. Con los datos de 1854, 1876, 1892, 1914 y 1928, que promedian 32 tripulantes por vapor, hemos elaborado el cuadro I; quedan por fuera del mismo los tripulantes de los botes de acero (71 en 1916 con una capacidad promedio de 22,5 toneladas), lanchas a vapor (4 en 1916 con una capacidad promedio de 18 toneladas) y lanchas con motor de gasolina (3 en 1916 con una capacidad promedio de 24

1 Sobre los oficios en los vapores ver: "Decreto N° 15 de 1881 (8 de enero) por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena", en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, mayo 28 de 1881; "Decreto N° 899 de 1907", en: *Registro de Bolívar.* Cartagena, octubre 22 de 1907; "Decreto N° 801 de 1923 (mayo 26), por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados de a bordo de las naves", en: *Diario Oficial*. Bogotá, junio 4 de 1923. Ns. 19.015 a 19.018 y "Decreto N° 1.661 de 1933", en: *Diario Oficial*. Bogotá, octubre 26 de 1933, N° 22.422. También ver: Andre, Edoard. "La extravagante máquina llamada Simón Bolívar", en: Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 2. pp. 149-155; "Cuenta de la tripulación del vapor de guerra vigilante...", en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, enero 28 de 1876; "Fedenal decretó ayer un nuevo paro en el puerto de Barranquilla", en: *La Prensa*. Barranquilla, octubre 8 de 1941.

2 Un diccionario del vocabulario regional costeño editado en 1922 definió algunos oficios así: "Ingeniero. Úsase incorrectamente por maquinista, persona que dirige o gobierna una máquina..."; "Sebero. (Barb.) Aprendiz o ayudante de maquinista en los vapores fluviales". Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño,* p. 371 y 681 (1a ed.: 1922); sobre los "seberos" en 1893 un viajero nacional anotó: "Sebero, especie de ayudante de maquinista, así llamado porque se ocupa, entre otras cosas, de ensebar tornillos, cilindros y demás piezas de la máquina que requiere esto para su mejor funcionamiento. Algunos han creído que el nombre del empleo no es Sebero, sino Severo, aludiendo a que las funciones que le son anexas deben ser cumplidas con exacta puntualidad, es decir, severamente", en: O Drasil. *Viaje de Bogota a Barranquilla...* Op. Cit. p. 84. La palabra "ingeniero" se debía a una traducción literal del vocablo inglés engineer (hombre de las máquinas), popularizado desde los inicios de la navegación fluvial a vapor. Otro diccionario regional también definió algunos oficios: "Marino. s.m. El vulgo momposino llama pomposamente así a cualquier boga aunque sea de una canoa del río"; "Proa. s.f. en los buques del Magdalena, el muchacho sirviente de los marineros, quienes lo llaman bárbaramente Proba..."; "Vaporero. Barb. Entre el vulgo de las riberas del río Magdalena, el empleado de un buque de vapor; dicen también Buquero, tan legítimamente como Botero."; "Vaporino. s.m. En Cartagena empleado de los buques de vapor maríti-

toneladas).[3] El cuadro muestra una relación directa y apenas lógica entre el incremento de los medios de transporte fluvial y el número de navegantes. Si agregamos la variable del incremento del comercio exterior colombiano como trasfondo, comprenderemos la importancia social de este grupo laboral y el protagonismo que tenían sus protestas gremiales dentro de la naciente clase obrera nacional.

CUADRO I
BUQUES, TONELAJE Y NAVEGANTES, 1872-1928

Años	Vapores	Botes de hierro	Tonelaje	Navegantes
1872(1)	11	--	--	330
1892-1896(2)	23	--	2.269	782
1910(3)	45	40	8.370	1.350
1916(4)	41	114	12.222	1.230
1922(5)	54	82	11.548	1.620
1928(6)	133	287	53.548	3.990

Fuentes: Ver nota 4.

Los oficios de la tripulación poseían su jerarquía interna. Al frente de quienes atendían a los pasajeros estaban los camareros primero y segundo; el cargo despensero reclamaba cierta responsabilidad; el sebero o aceitero, oficio que estaba por encima del aprendiz de ingeniero, podía iniciarse en los "secretos" de la mecánica y llegar a ser, si el individuo era aplicado, un competente ingeniero mecánico. Como no es de imaginar a los carpinteros ocupados en sus labores específicas durante todos los viajes, es de suponer que desempeñaban actividades múltiples. "... el práctico es morador autóctono de la región fluvial, con un nivel educativo apenas superior al de los bogas, es decir, de los tripulantes". El oficio de candelero o fogonero era uno de los menos especializado y más riesgoso; en 1920, al lanzarse a la huelga, sobre los fogoneros de la compañía de Pineda López exigiendo aumento salarial, un artículo de prensa comentó: "la empresa no está en posibilidad de hacer una erogación, sobretodo cuando el oficio no tiene especialidades que le dificulten, optó por aceptar los servicios de nuevos empleados...". En momento de gran actividad toda la tripulación rasa cargaba y descargaba los buques y planchones y estaba obligado a limpiarlo y pintarlos.[5]

3.1 ORÍGENES DE LOS TRIPULANTES

El tripulante raso tuvo su origen según su lugar de residencia. El vinculado a las empresas radicadas en Barranquilla surgió del boga, ya que la necesidad de mano de obra llevó a aquéllas a contratar personal con experiencia en el tráfico por el río Magdalena, arteria de curso difícil debido a la inestabilidad del canal navegable, los bajos sedimentarios, los rápidos en los desniveles del lecho del cauce y en los angostamientos de las laderas, escasa profundidad en período de sequía, arrastre de objetos naturales que amenazaban la integridad de los cascos de los vapores, condiciones de insalubridad, etc., lo que exigía al navegante estar familiarizado con la vida fluvial. Cartagena ilustra otra variable al ser un puerto marítimo que

mo". Revollo, Pedro María. *Costeñismos colombianos.* Barranquilla. Ed. Mejoras, 1942, pp. 169, 221 y 276.

3 En 1848 el vapor Magdalena navegaba con 10 tripulantes y en 1857 lo hacía con 37. Corrales, Manuel E. (Comp.). *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar.* Bogotá. Imp. de J. J. Pérez, 1889, tomo IV, pp. 15 y 116; "Cuenta de la tripulación del vapor...", en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, enero 28 de 1876; en 1892 la Compañía Colombiana de Transportes empleaba a 544 tripulantes en sus 16 vapores. Martinez A., y Niebles, R. *Directorio anuario...* Op. Cit.; según un articulista, en cada uno de los 80 vapores (!) que habían en Barranquilla en 1914 laboraban un promedio de 30 tripulantes. *El Nuevo Diario*. Barranquilla, abril 2 de 1914; "Tripulación del vapor Hércules", en: *La Prensa*. Barranquilla, junio 18 de 1928. Sin embargo, el censo de 1928, no aprobado por el gobierno, para el caso de Barranquilla trae la cifra de 2.218 marineros, lo que daría un promedio de 22 tripulantes en cada uno de los vapores existentes en ese año. Los resultados de este censo pueden consultarse en *Boletin Municipal de Estadística* (BME). Barranquilla. Alcaldía Municipal, 1930, N° 1; los datos de 1916 aparecen en: *Diario Oficial*. Bogotá, Junio 22 de 1917, Nº 16.124.

4 Fuentes: (1) Solano D., Sergio P. "Barranquilla vista por su alcalde en 1872", en: *Diario del Caribe*. Barranquilla, junio 12 de 1988. (2) Martinez A., y Niebles, R. *Directorio anuario...* Op. Cit.; Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896*; (3) Rasch Silva, Enrique. *Guía comercial de Barranquilla.* Op. Cit., pp. 50-55; (4) *Diario Oficial*. Bogotá, junio 22 de 1917, N° 16.124; (5) López, Eduardo. *Almanaque de los hechos colombianos. II*. Atlántico, p. 12; (6) Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia.* Atlántico, pp. 186-187. (Otros datos relativos a 1928 en: Rasch Isla, Enrique. *Directorio Comercial Probarranquilla,* p. 237). Debido a que Barranquilla era la sede de la Inspección y luego de la Intendencia Fluvial del río Magdalena, los vapores de las compañías radicadas en Cartagena y que traficaban por esta arteria fluvial aparecen registrados en aquélla ciudad. Según una publicación de 1910, la flota cartagenera constaba de 34 vapores, 36 bongos de hierro y 14 planchones con una capacidad total de 9.000 toneladas. Valiente, Francisco. *Cartagena ilustrada.* Cartagena. Talleres Mogollón, 1910, p. 263. Otra publicación de 1929 trae la cifra de 22

usufructuaba el tráfico de cabotaje en las costas de barlovento hasta el golfo de Urabá y por los ríos Sinú y Atrato, por lo que en sus embarcaciones se emplearon tripulantes no provenientes de la tradición del río sino de la mar, en su mayoría pescadores. En efecto, las dificultades que enfrentó Cartagena para comunicarse con el cauce principal del río Magdalena, la impulsaron hacia la mar en busca de una nueva frontera económica, concretamente en las regiones recorridas por los mencionados ríos. En 1942 una publicación oficial, coordinada por el cartagenero Alfonso Romero Aguirre, reconocía este hecho: "El número de vapores fluviales en esta ciudad fue menor dado que ella buscó más el área de las Sabanas y el Chocó". Esto originó algunas peculiaridades en el tipo de embarcaciones que se construían (goletas y balandras), dejando su huella en el número y en la organización de los tripulantes que empleaban. Según un informe oficial, en 1922 hacían el tráfico entre Cartagena y el puerto de Tolú 22 embarcaciones, las que realizaron 390 viajes; estas embarcaciones (de las que sólo 5 tenían capacidad para 100 toneladas) ocupaban un promedio de 6 personas. Muchos de estos marineros transitaron al tráfico por el río cuando la élite de este puerto logró consolidar empresas modernas de transporte fluvial.[6] En esta ciudad fue más importante los talleres y muelles del ferrocarril, inaugurados en 1894, que los de la navegación fluvial.

Esta diversidad de origen implicó variaciones en algunos patrones culturales; un cronista de comienzos del siglo XX describe algunas de las características culturales de los marineros costaneros de Cartagena: "Era clásico el vestir de aquellos patrones Cedeños, Medranos, Morillos, Polos y otras dinastías del mar. Pantalón con hebilla de oro. Camisa de pechera tiesa con botonadura de coral encasquillado; pañuelo de seda perfumado con Pompeya de Piver y, en los dedos, tres o cuatro anillos de oro macizo, recuerdo de sus viajes al Chocó".[7] En comparación con estos, los patrones de las embarcaciones menores del río Magdalena eran diferentes hasta en la simbología del vestido (torso desnudo, pantalón de tela burda y recogido hasta la media pierna y un sombrero burdo de paja). De parte de los patrones y capitanes de la mar era muy usual emplear la expresión "marinero de agua dulce" para referirse de manera un poco despectiva a quienes trabajaban en el río. La adaptación al trabajo en el río para quien provenía de Cartagena fue difícil dado que se le exigía mayores faenas (mayor carga, limpieza, atender fogones de las calderas y las máquinas, cargar la leña, etc.), y ellos estaban habituados sólo al trabajo de dirigir las velas acorde con la dirección de la fuerza eólica, a mantener el timón y a cocinar. Por eso, cuando en 1894 Calamar se constituyó en el puerto fluvial de Cartagena gracias al ferrocarril que unía a ambos puntos, muchas de las compañías navieras de ésta ciudad engancharon personal proveniente de la tradición del río, uniformándo un poco los orígenes.

Durante siglos, el grupo social más sobresaliente en la vida de los puertos fluviales fue el de los bogas, actividad laboral que demandó grandes contingentes de trabajadores desde la temprana colonia cuando se agotó la mano de obra indígena ocupada ilegalmente en el oficio de impeler las embarcaciones por las aguas del Magdalena. Desde que se reglamentó por vez primera como una actividad asalariada, el bogaje atrajo mucha mano de obra que sacaba su sustento del río, debido a la baja calificación que requería, por la presencia de hombres formados en los valores, experiencias y expectativas de la "cultura anfibia" y porque permitía la prolongación de la misma. Condiciones físicas aptas para soportar el rudo trabajo

vapores y 39 planchones con una capacidad total de 10.291 toneladas. Pretelt B., Manuel. *Monografía de Cartagena,* pp. 70-73.

5 Ver: Hettner, Alfred. "En busca de los Andes", en: Noguera Mendoza, Aníbal. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 2, p. 206. Los salarios que en 1910 devengaban los tripulantes reflejan hasta cierto punto esa jerarquía: braceros ($0,80), candeleros ($14,00 mensuales), marinos ($12,00 por mes) y sirvientes ($6,00 mensuales). Ver: "La huelga de ayer", en: *El Día*. Barranquilla, octubre 22 de 1920 y "La huelga de Barranquilla", en: *El Porvenir*. Cartagena, febrero 27 de 1910.

6 "Movimiento del puerto de Tolú... 1922", en: *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento.* Cartagena. Imp. Departamental, 1922, pp. ii-xx; sobre las empresas que hacían dicho tráfico ver: *Informe que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del departamento.* Cartagena. Imp. Departamental, 1925, p. 92. Contraloría General de la República. *Geografía economica de Colombia.* Bolívar, p. 412. En 1929 estaban registradas en la Capitanía del puerto de Cartagena 30 barquetonas, con una capacidad promedio de 40 a 50 toneladas, las que ocupaban en promedio a un patrón, un timonel, un cocinero y a cuatro marineros. Pretelt B., Manuel. *Monografía de Cartagena,* pp. 54-55. A diferencia de Barranquilla, donde las asociaciones gremiales estaban integradas por navegantes del río, en Cartagena en 1924 se creó la "Asociación de Navegantes y Prácticos patentados para la navegación marítima y de los ríos Sinú y San Jorge". *El Porvenir*. Cartagena, junio 17 de 1924.

7 Lemaitre, Daniel. Poesias y corralitos de piedra. Bogotá. Corporación Financiera del Norte, 1983, p. 157; Algunas descripciones de la vida de los pescadores cartageneros pueden leerse en: Martíinez Fajardo, Eustorgio. *Cuentos y leyendas de Cartagena.* Cartagena: Tip. El Esfuerzo, 1946.

y conocimientos del río fueron requisitos para ser enganchados por los patrones que se encontraban al frente de las embarcaciones.

Desdichadamente sigue siendo poco lo que conocemos sobre este trabajador a pesar de los esfuerzos de algunos investigadores, pues las fuentes más empleadas para su estudio (los viajeros) han terminado por imponer una visión hasta cierto punto estereotipada en la que solo se resalta su intensa vida lúdica, su "irresponsabilidad" y las extenuantes jornadas de trabajo impulsando la embarcación.[8] Aunque no es nuestro propósito realizar un estudio detallado sobre este grupo, es pertinente señalar que en la base de muchas apreciaciones sobre el boga existen tres confusiones que han dificultado su estudio: 1) al boga se le confunde con el arrochelado, con el habitante disperso de las laderas del río y de la selva, y se olvida que su oficio -transporte de personas y mercaderías- le exigía vivir agrupado en los puertos fluviales, siendo Mompox, Barranquilla, Tenerife, Calamar, Magangué y Honda, los asentamientos de mayores concentraciones de este conglomerado laboral; 2) se da por supuesto la existencia de un vínculo de propiedad entre el boga y el medio de transporte, olvidando que desde que dejó de emplearse el trabajo esclavo y hasta su decadencia, a comienzos del siglo XX, el bogaje siempre fue una actividad asalariada debido a que las embarcaciones pertenecían a pocas personas; y 3) se supone un mundo laboral caótico, totalmente inestable, lleno de malandrines prestos a esquilmar de sus pertenencias a los usuarios del servicio y a abandonarlos en cualquier momento en medio del río.

Sobre el primer error no nos detendremos pues es fácil suponer que un negocio tan rentable no podía subsistir sin estabilizar a un sector de sus trabajadores. El segundo requiere de una mirada más detallada que permita establecer las relaciones existentes entre los bogas y las embarcaciones y el ofrecimiento del servicio a los usuarios. Según la relación de impuestos de las embarcaciones impulsadas por la fuerza humana que salieron del puerto de Barranquilla entre junio y diciembre de 1847, de 645 viajes (en su mayoría con destino al puerto de Sabanilla) 400 se hicieron en naves que pertenecían a cuatro personas. En ese mismo año, John y Edward Glenn tenían registradas 7 embarcaciones (45.000 kgrs.), Esteban Márquez 7 (40.000 kgrs.), Manuel Molinares 20 (125.000 kgrs.) e Ildefonso Insignares 10 (12.500 kgrs.). Años antes, en 1829, John Glenn era propietario de "... unos seis u ocho elegantes y grandes botes para el transporte en el Magdalena... emplea alrededor de 100 bogas". La rentabilidad del negocio atrajo la inversión de los patricios de las localidades de las riberas. El español Miguel de Santiesteban, quien en 1741 permaneció en Mompox un mes largo, contabilizó 30 champanes y 20 bongos en este puerto, señalando un promedio de 18 y 14 bogas respectivamente en estas embarcaciones; además, en Tenerife, puerto de la provincia de Santa Marta sobre el cauce principal del río, contabilizó 30 naves, y en el trayecto entre Honda y Mompox vio 43 champanes y 7 bongos subiendo por el río (en 1801 Humboldt conjeturó sobre la existencia de 60 champanes traficando por el Magdalena y un salario de los bogas de $12,oo mensuales). El viajero alemán calculó que en estas últimas trabajaban 870 bogas, quienes ganaban un salario de $13,oo por viaje de subida ($26,oo por viaje redondo Mompox-Honda-Mompox); también calculó que cada embarcación hacía 9 viajes redondos al año, con un promedio de duración de 30 días. Estas cifras permiten calcular que si cada viaje de subida se contrataba en $500,oo (y $250,oo el de bajada para un total de $750,oo el viaje redondo), y si los 18 bogas representaban una erogación en salarios del orden de $468,oo y el patrón de $32,oo más la alimentación, la rentabili-

8 Sobre el boga, durante la colonia , el estudio pionero y el más completo es el de Ybot Leon, Antonio. *La arteria histoórica del Nuevo Reino de Granada.* La parte sustancial de este libro había sido publicada en Barcelona en 1933. Peñas Galindo, David Ernesto. *Los bogas de Mompox. Historia de un zambaje.* Bogotá. Ed. Tercer Mundo, 1988; también véase: Fals Borda, Orlando. *Mompox y Loba,* Op. Cit.; sólo Posada C. ha llamado la atención sobre estos estereotipos. Posada C., Eduardo. "Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el siglo XIX", en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, N° 21. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango, 1989. Rey Sinning, Edgar. *El hombre y su río.* Santa Marta. Imp. Gutemberg, 1995. Una recreación del mundo ribereño en la novela del compositor Barros, José B. *La piragua de Guillermo Cubillos.* Cartagena. Costa Norte Eds., 1989. La mencionada confusión aparece en Prescott, Lawrence. *Candelario Obeso y la iniciacion de la poesía negra en Colombia.* Bogotá. Instituto Caro y Cuervo, 1985. (Todo lo que se señale sobre el boga, aparte de que indique otra fuente, es deducido de la lectura de los viajeros compilados por A. Noguera M.). Una descripción del champán y el boga en: Gomez Picón, Rafael. *Magdalena río de Colombia,* pp. 345-347.

dad estaba por el orden del 20% del costo total del viaje. Este margen de ganancias atrajo la inversión de personas pudientes; un viajero que partió de Honda en 1836 afirmó que "... sólo dos o tres hombres que se han apoderado de la navegación del Magdalena... son los que disfrutan de regular fortuna".[9]

Estos empresarios de la navegación, de hecho establecieron una especie de acuerdo en torno a la distribución espacial del tráfico por el río para evitar la competencia ruinosa; los barranquilleros dominaron el trayecto entre esta población, la desembocadura del río y Barranca del Rey; los de ésta última hasta Mompox y los de ésta hasta Honda. Este acuerdo evitaba la competencia, al tiempo que cristalizaban ciertos mecanismos de solidaridad de grupos a través de los que se transbordaban la carga y los pasajeros, dejando de lado a los pequeños propietarios circunscritos al tráfico local. Todo permite concluir la existencia de una estructura económica alrededor del tráfico por el río y de una política claramente dirigida a eliminar cualquier posibilidad de competencia de parte de los bogas y prácticos, quienes tuvieron poco acceso a la condición de propietario, pues el precio de las embarcaciones, estimado en 1836 en 200 dólares, estaba fuera de sus alcances.[10]

La tercera confusión está muy ligada a la primera, pues al olvidarse, como ya se anotó, que el transporte de personas y cargas en bongos y champanes por el río era una actividad empresarial concentrada en pocas manos, obvio es que se pase por alto el hecho de que esa condición obligatoriamente debió originar ciertos controles sobre la mano de obra, lo que debió estabilizar a algún sector significativo de patrones y bogas. Además, la creciente competencia de los vapores también presionó sobre esa estabilización pues era una manera de resistir el posible desplazamiento que aquella industria ejercía.

Pero sin duda que, al igual que en el caso de los braceros, al lado de los que habían alcanzado cierta estabilidad laboral existió un gran número de bogas ocasionales que presionaba sobre la demanda laboral, grupo que se nutrió de las migraciones provenientes de las poblaciones y sitios ubicados a lo largo del bajo curso del Magdalena, el que por la munificencia del bajo Magdalena y por la disponibilidad de recursos naturales, podía fácilmente transitar a la condición de campesino, pescador, cazador y volver a su economía de autosubsistencia. La queja del gobernador de Mompox en 1839 contra el gran número de hombres que se dedicaban a esta actividad y que le restaba mano de obra a la agricultura, señala, al igual que en el caso de Buenos Aires entre 1850 y 1880, que esta escasez de mano de obra podía darse paradójicamente en medio de una abundancia de hombres libres pobres que pueden subsistir por fuera de los circuitos del mercado laboral, o entrar y salir de él cuantas veces quiera, pero que se resisten a la subordinación que implica el trabajo asalariado de manera estable y continua.[11]

Quizá a este sector laboral ocasional podamos vincular las quejas de los viajeros, pues el continuo cambio de su sitio de residencia le permitía eludir a las autoridades que los buscaban por incumplimiento del contrato de trabajo, robos o abandono de los pasajeros y de la carga; además, así podían engancharse laboralmente pues nadie los conocía. En gran medida esta actitud dependió del hecho de que el tráfico por el río implicaba un constante desplazamiento a lo largo de un mundo fluvial que estaba dotado de una vida social desarticulada y con una precaria presencia de jerarquías sociales e instituciones que ejercieran un control constante sobre el boga. Este reconocía las jerarquías sociales, pues al fin y al cabo las

9 CMB, Libro de 1847. Industria y comercio. fs. 157r-169v. Castro, Juan Antonio. "De Neiva a Cartagena", en: Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit., p. 422; muchos de los extranjeros que llegaron después de la independencia concentraron gran número de estas embarcaciones, como fue el caso del canadiense John Glenn, quien en 1827 afirmó tener más de nueve champanes y algunos bongos. Archivo histórico del Atlántico. (A.H.A.) Fondo Notarial. Libro de 1825. Tomo único. sobre John Glenn véase: Bonney, C.v.r. (Ed.), *Legacy of historical gleaning.* Albany-New York. 1875, p. 447, citado por: Posada C., Eduardo. *El Caribe colombiano...* Op. Cit., p. 266.

10 En 1741 había en Mompox 3 o 4 vecinos propietarios de las embarcaciones. Santiesteban, Miguel de. "Diario de viaje", en: Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 1, p. 94.

11 Véase Sábato, Hilda. "Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña, 1850-1880", en: Sánchez-albornoz, Nicolás (comp.). *Población y mano de obra en América Latina.* Madrid. Alianza Ed., 1985, pp. 149 y ss. "Navegación del Magdalena en buques de vapor", en: *Semanario de la Provincia de Cartagena.* Cartagena, julio 18 de 1839. Según el informe de otro gobernador de esa provincia en 1860, el recaudo de derecho de matanza de ganado había decaído debido a que, "En años pasados, cuando era activa la navegación por botes y champanes, se expendían en esta ciudad grandes cantidades de carnes para aviar todas las embarcaciones que subían el Magdalena a pecho de hombre; pero como esa clase de navegación está en razón inversa del número de buques de vapor que crucen el río, hoy que once buques de esa clase surcan sus aguas, los botes y champanes han quedado reducidos a los viajes de corta distancia, y muchos de los hombres ocupados en el transporte, han emigrado al Alto Magdalena para ocuparse de la navegación de Conejo a Honda". "Informe del Gobernador de la Provincia de Mompós", en: *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar.* Cartagena, octubre 19 de 1862.

padecía; pero estas jerarquías en medio de una naturaleza agreste, contaba con pocos medios para hacerse sentir y valer, estado de indefensión reconocido por el boga y que le permitía establecer sus condiciones a los pasajeros. Valga agregar que por eso el Estado le otorgó poderes omnímodos a los capitanes de los vapores para evitar que el tripulante continuara reproduciendo los comportamientos del boga.

Si aceptamos la condición de asalariados de los bogas, la ausencia de relaciones de propiedad sobre las embarcaciones, la vivda concentrada en los puertos y la estabilidad de un núcleo muy importante de estos trabajadores en sus colocaciones, podremos asumir de mejor manera su estudio y su relación genética con el tripulante. Pero por ahora sólo dejemos planteadas estas inquietudes. Para lo que nos interesa estudiar como es el tránsito de boga a tripulante, queremos describir las condiciones que lo facilitan o entorpecen a partir de tres hechos que guardan estrecha relación con esa transición: a) las características de su vida social; b) cómo asume la jerarquía social y laboral; y c) cómo concibe el trabajo y el tiempo. Para el caso de la vida social, la que indisolublemente está ligada a las maneras como los grupos sociales y las comunidades se la representan, en la estructura social de castas del Caribe colombiano colonial existieron múltiples representaciones mentales de la sociedad, algunas de ellas sólo perceptibles para el investigador a través de lo que era considerado como conductas ilícitas. Sobre dichas mentalidades sólo conocemos un inacabado retrato de la percepción de la administración colonial y de la élite -las que obligatoriamente no se confundían-, permaneciendo en la oscuridad los trazos más elementales de la mentalidad de los estratos bajos de la población. Indagar estas diversas percepciones tiene la dificultad de que en una sociedad de castas, el mundo mental de sus integrantes estaba mediatizado por una especie de sobreposición de diversas visiones como eran las étnicas, estamentales, gremiales, locales, religiosas y políticas. A esto se añade el hecho de las variaciones establecidas acordes con las formas de poblamiento, pues no eran iguales las visiones de lo social de los habitantes de los epicentros urbanos privilegiados (ciudades y villas), al de las poblaciones mestizas (parroquias surgidas espontáneamente o forzadas a concentrarse) y a la de los pobladores dispersos. Verbigracia, la utilización del vocablo *montuno* por parte de los habitantes de los epicentros privilegiados para referirse a los de otras formas de poblamiento, contenía una enorme carga peyorativa que servía para establecer una jerarquía, y por tanto, privilegios apoyados en la discriminación. Asimismo, estos montunos tenían una manera peculiar de sentirse privilegiados en sus mundos de sitios de vecinos libres y arrochelamientos, como lo registró el poeta costeño Candelario Obeso en su poema Canción del Montará publicado en 1877.[12]

La administración colonial heredó de la tradición española el ideal de la "comunidad sagrada" como forma perfecta de la sociedad, construida sobre los pilares de servir a Dios y al rey, el vivir concentrados en comunidades urbanas dado que sólo en ellas existía el gobierno espiritual y temporal. Se pensaba que el temor a Dios y la obediencia al rey, así como las normas de policía que regían la vida cotidiana, generaban mecanismos de autocontrol personal y social hasta el punto de lograr la postergación de las aspiraciones individuales en aras de la felicidad de la comunidad. Dominar, ejercer control sobre la población era básicamente proyectar una imagen de triunfo, de sometimiento al cumplimiento de los rituales católicos y de control a aquellas conductas que podían degenerar en escándalo público, temido porque colocaba en entredicho la imagen de la comunidad controlada. Esto terminó generando la adaptabilidad de la administración e iglesia

12 Obeso, Candelario. *Cantos populares de mi tierra.* Bogotá. Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1950, p. 20; sobre la utilización del concepto de montuno ver el documento de 1789 "El deber de vivir ordenadamente y de obedecer al Rey", en: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura.* Bogotá. Universidad Nacional, 1992, N° 20.

colonial a las condiciones culturales de las áreas bajo su potestad, tolerando el sincretismo religioso y otras manifestaciones culturales profanas. Expresiones de esta mentalidad son el padre Joseph Palacios de la Vega y José Fernando de Mier, reformadores poblacionales.[13] La pedagogía para extender entre las castas bajas esa idea de sociedad era la de la acción ejemplar de los miembros prestantes, quienes se colocaban ante los demás com un espejo para que copiaran el comportamiento deseado. De ahí que el escándalo como medida de control social sólo operara para la élite.

Para finales del siglo XVIII, por influencia de la Ilustración española se fue moldeando una nueva idea de la sociedad, vista como resultado de la confrontación entre la "civilización" y la "barbarie". Regularmente esta visión dicotómica se expresaba por medio de la metáfora del cuerpo social: la cabeza era representada por la élite y la administración, la que controla al cuerpo representado en el resto de la población, sinónimo de las pasiones primarias. Esta idea, en cuanto a los elementos que integraban a la sociedad, se comprendía de dos maneras: los órganos del cuerpo social continuaban representándose en las castas, o puede haber una redefinición de los mismos, ya no encarnado en éstas sino en células primarias como las familias, siendo esta idea la que terminó imponiéndose con el triunfo de la república, como aparece expresada en la Constitución del Estado de Cartagena de 1812. El mestizaje, cuya máxima expresión en lo que se refiere a la jerarquía social era el criollo, incidió significativamente en este desplazamiento. Si embargo, este también poseía una fuerte connotación ideológica, pues escondía la profunda escisión que atravesaba el cuerpo social, hasta el punto de que puede ser válido anotar que por las formas en que vivían los de arriba, se trataba de una sociedad criolla de viejo orden, mientras que los de abajo se sentían profundamente gratificados en sus convivencias comunitarias. Estas formas de vida social coexistieron bajo un mismo orden aunque muchas veces se asemejara a una situación frontera cultural, lo que no impedía que la élite ejerciera su hegemonía.

Aunque es difícil hallar al respecto una idea sistematizada entre los sectores bajos, no hay duda de que su percepción de la sociedad fue diferente. Lo primero que resalta es que fue una idea vivida, practicada en profundo contraste con la idea oficial, que obedecía a un proyecto; lo segundo es que vivía en una especie de comunidad menor, su propio mundo, lleno de intensos lazos de solidaridad con lo inmediato, con sus allegados (familiares, compañeros de trabajo y vecinos), con quienes convivía desritualizadamente. Lo tercero fue el surgimiento de una construcción mental de carácter dual sobre la sociedad, una de ellas la sociedad mayor (la de la cultura e institucionalidad oficial) a la que percibía como extraña, como un objeto de burla. Esta dualidad en el plano de la cultura, será uno de los mayores impedimentos que encontrará el proyecto de construcción de la nación durante el siglo XIX entre los habitantes de esta región.

Para evitar que esa bisocialidad llegara hasta el extremo de constituirse en una vida ilegal, el boga construyó códigos "tramposos" de convivencia, entablando una relación más fronteriza con la sociedad mayor. Por eso, frente a los representantes e instituciones de ésta, su comportamiento estaba orientado por códigos que subrepticiamente violaban sus normas. De ahí que la sociedad mayor no lo tocara, no lo transformaba; continuaba viviendo su marginalidad, espacialmente circunscrito en las inmediaciones de los puertos fluviales. A su vez, esos códigos violentaban y desritualizaban toda la simbología de la cultura oficial, lo que le

13 Palacios De La Vega, Joseph. *Diario de viaje.* Barranquilla. Ed. Gobernación del Atlántico, 1994; Mier, José F. (comp.). *Poblamiento de la provincia de Santa Marta siglo XVIII.* Bogotá. Coed. Colegio Máximo de las Academias Colombianas-Libreros Asociados, 1987), 3 tomos; también véase: Briceño J., Manuel. *Los jesuitas en el Magdalena. Historia de una misión.* Bogotá. Ed. Kelly, 1984. Sobre las características del catolicismo del período de la Contrarreforma véase: Burke, Peter. *La cultura popular en la Europa moderna.*

hacía aparecer a los ojos de los representantes de ésta como ridículo e iconoclasta. Como más adelante lo señalaremos a propósito de la identidad, hay cierta lógica en pensar que los bogas ocuparan el nivel más bajo en la escala de consideración y prestigio social, pues el vocablo "boga" asumió un carácter peyorativo aplicado a los que se consideraban "personas de malos modales". En 1789 un cortesano que acompañaba a un virrey que se desplazaba a Bogotá, pintó con sorna los homenajes que le rendían algunas comunidades del bajo curso del Magdalena, señalando la ridiculez de los gestos y las indumentarias con las que se ataviaron algunos de sus moradores para saludar al personaje (pelucas blancas, casacas, rifles de madera, descalzos, etc.), sin percatarse que en ello había una violación de su ritual, que era el disfraz de la ocasión. Se puede imaginar, tal como lo hace Noguera Mendoza, que en esa travesía de casi un mes, los bogas se mofaban del comportamiento señorial del virrey y de sus cortesanos, de sus incomodidades, de sus necesidades fisiológicas, de sus indumentarias y delicadezas. Ni siquiera la sociedad mayor se entendía con él dado que no le inspiraba confianza. Ese mismo virrey, ante los desmanes de los bogas que transportaban a su comitiva, se vio precisado a llamar a los patrones y pedirles que los controlaran. Aún los propietarios de las embarcaciones dejaban el control de éstos a los patrones y aunque a sus oídos llegaran las quejas por los malos comportamientos, todo parece indicar que se sentían impotentes para contrarrestarlos, acudiendo al único expediente de cambiarlos permanentemente.

3.2 La percepción del trabajo y del tiempo

Ahora bien, esta situación social dejó huellas en la construcción mental del boga sobre el tiempo del trabajo, similar a lo que E. P. Thompson llamó el "tiempo del quehacer"; es decir, en el que no se divorcia el tiempo del trabajo del tiempo del ocio, lo que debió ser común a todos los oficios. A pesar de que muchos viajeros narran las extenuantes jornadas laborales del boga, este mantenía en el trabajo un comportamiento que no deja de llamar la atención: cuando navegaba cantaba y bebía licor, pero al mismo tiempo desarrollaba intensas jornadas impeliendo la embarcación río arriba; en medio de la jornada laboral era posible que se detuviera y se entregara a la diversión sin importarle el compromiso que tenía con los viajeros que transportaba, a quienes dejaba en mitad del río o en la ribera por varios días. Por tanto, su tiempo era más interior que exterior (era su tiempo), y la medida era su estado anímico; no lo concebía como un registro al que había que ceñirse para poder cumplir un compromiso. Para él no existía el futuro, y el pasado estaba ligado a lo inmediato, a lo cercano pues la vida siempre la recomponía, generación tras generación, bajo los mismos moldes. Si el tiempo no se proyectaba en esa doble dirección, sólo quedaba el eterno presente en el que vivía intensamente. Esta construcción mental sobre el trabajo y el tiempo encerraba unos valores éticos (a diferencia de las sociedades que transforman el tiempo en un factor exterior a la vida y desarrollan la medición exacta y la cronología) que no estaban en el terreno del deber ser. Más bien se trataba de unos valores no sistematizados y más ligados a comportamientos lúdicos: cumplía su contrato pero estableciendo sus condiciones, las de un mundo (el río Magdalena) que sólo él conocía, lo que le otorgaba importancia y, aunque no status social, si el orgullo propio de la persona que se sentía libre en medio de una naturaleza que le era

familiar, pero que infundía pánico a los viajeros de quienes sabía que lo miraban con aires de superioridad y con desconfianza. Ni aún con el advenimiento del siglo XX esta situación cambió, pues a pesar de existir reglamentaciones para el oficio del bogaje (por ejemplo, el Decreto N° 899 de 1907), este trabajador continuó con su manifiesta indisciplina: "Como es frecuente que un boga pida dinero a un patrón de bote como avance y después se dé a la fuga y se larga con otro navegante a quien también engaña más tarde, es el caso de exigir que le den patente que garantice su buena conducta...".[14]

Ahora bien, el mundo laboral del boga era simple al no existir mayores diferencias sociales y culturales con el patrón de la embarcación. A pesar de que el primero era escogido por el propietario entre quienes acumulaban años de experiencias en el tráfico, por sus conocimientos del río y por su honradez, lo cierto es que ambos compartían el mismo estilo de vida: ración y formas de preparación e ingestión de los alimentos; formas de dormir semisepultados en las playas para protegerse de las plagas; emisión de sonidos y cánticos al momento de impeler la pértiga para mover la embarcación; una religiosidad impregnada de blasfemias a los ojos de los viajeros; exaltación del cuerpo y vida (por eso, muchas de las competencias entabladas entre las tripulaciones de los buques antes que expresar una lid entre los dispositivos técnicos de éstos, lo era de la fuerza y habilidades de navegantes); actitudes irreverentes frente a los viajeros a los que de hecho considera "extraños" por sus modales; práctica del concubinato; lúdica signada por la presencia del licor y por las emulaciones de fuerza física, etc. Frente a los usuarios de su servicio mantenía una actitud arrogante, respuesta a muchos decenios de discriminación y maltrato. El boga se burlaba de la impaciencia y del miedo de quienes subían por el río con destino al interior del país; frente a estos se sentía fuerte y sabía que podía aumentar el temor de ellos y por esa vía lograr que su trabajo fuera más valorado.[15]

3.3 De bogas a tripulantes

Comenzar a trabajar en un vapor en calidad de tripulante raso requería dos condiciones: estar relacionado con la vida en el río y demostrar aptitudes para los oficios rudos. El tripulante raso era escogido mediante recomendación de alguien que ya estuviese vinculado; y sus aptitudes físicas eran sometidas a prueba. El tripulante era contratado para cada viaje por la oficialidad de los vapores, y recibía salario por viaje realizado. Aún las compañías de capitales extranjeros que colocaron administradores y oficialidades de sus lugares de origen tuvieron que adaptarse a esta realidad y mantuvieron esas formas de contratación por enganche y a destajo. Así lo anotó Luis Striffler en 1875, al rememorar la experiencia de minera de la Compañía Francesa del Alto Sinú en un estudio que, dicho sea de paso, merece más valor del que se le ha dado pues representa la experiencia de un científico que vivió en la región durante 53 años y que le dio a su trabajo un sentido etnográfico para ponerlo al servicio de otros empresarios extranjeros. El propósito del libro es el de "... revelar al mundo la historia de ensayos infructuosos en cuanto a resultados inmediatos, pero siempre provechoso por los datos que pueden suministrar sobre la localidad". Años después, en 1881, Miguel Cané relató las formas de enganche y de organización del trabajo de las cuadrillas de

14 "La tripulación de los botes", en: *El Día*. Barranquilla, agosto 31 de 1916. Una primera aproximación al tema lo constituye el artículo de Navarrete, María. "Entre kronos y calendas: aproximaciones al concepto de tiempo de grupos negros en la colonia (Cartagena de Indias)", en: *América negra,* N° 10. Bogotá. Universidad Javeriana, 1995, Algunas elaboraciones teóricas sobre la relación tiempo-sociedad en: Le Goff, Jacques. *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario*. Barcelona. Ed. Paidós, 1992; Rodríguez G., Juan C. *Tiempo y ocio.* Bogotá. Universidad Externado de Colombia, 1994; también véase: Elías, Norbert. *Sobre el tiempo.* México. FCE, 1989.

15 Sobre la exaltación del cuerpo ver: Madiedo, Manuel María. "El boga del Magdalena", en: Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit. Tomo 1. pp. 512-513; sobre la manera de escoger al patrón de la embarcación ver: Anónimo. "Misión confidencial", en: Ibid. p. 204; esta cultura ha sido analizada desde la sociología por Rey Sinning, Edgar. *El hombre y su río...*

tripulantes. Ahora bien, cuando la empresa se tomaba la atribución de nombrar personal para los vapores debía contar con el beneplácito del capitán quien podía no aceptar, norma consagrada desde 1870 en el Código de Comercio Marítimo y Fluvial y mantenida aún en 1945.[16] A pesar de estas formas de contratación que se prestaban muchas veces para cometer arbitrariedades por parte de los oficiales, fue usual que las tripulaciones se estabilizaran en los barcos con el beneplácito de la oficialidad. Las disposiciones legales en cierta forma influyeron en la selección de algunos núcleos de trabajadores, logrando estabilizarlos en sus trabajos, lo que fue más usual entre la oficialidad que en el resto de los tripulantes.

Es bueno tener presente que la existencia de mano de obra simple y calificada deja su huella en los salarios y en la estabilidad laboral del trabajador. Pero, al igual que lo anotado para el caso de los braceros, toda demanda continua de trabajo eventual termina creando un sistema de preferencia. Este fue el caso de la oficialidad de los vapores, de los técnicos y mecánicos en astilleros y talleres. Quienes alcanzaron cierta estabilidad laboral terminaron identificándose con los oficios desempeñados y definiéndose como ejercitantes de los mismos (mecánico, contabilista, despensero, navegante, albañil, electricista, etc.) y no por medio de la ocupación eventual ("ahora mismo estoy trabajando en X parte, haciendo tal cosa"). Por otra parte, los empresarios y administradores de las empresas y buques, también se preocuparon por darle estabilidad a ciertos trabajadores y empleados gracias a la positiva valoración de sus desempeños. En informe que en 1867 rindió al Gobierno Nacional el navegante y empresario inglés Robert A. Joy, al evaluar los perjuicios causados por las continuas guerras civiles sobre los barcos del río anotó que, "... la tripulación y los empleados de servicio de paz, que conocen al buque, su maquinaria y la naturaleza de los cuidados que requiere, son frecuentemente reemplazados por hombres nuevos, más atentos a las operaciones militares que a la conservación del buque, el desorden empieza y con él la ruina de ese instrumento complicado y científico, que solo el orden y el método pueden manejar".[17]

Pero los tripulantes más que identificarse con las compañías navieras lo hacían con los buques en los que prestaban sus servicios, lo que se manifestaba en la forma tan familiar como los conocían. Todo parece indicar que la identificación con las empresas fue precaria o no existió, tanto por la forma de contratación laboral que vinculaba al tripulante al barco, como por la inestabilidad laboral, las liquidaciones, recomposiciones y el surgimiento de nuevas empresas. La identidad con el buque se expresaba hasta en las competencias entre los vapores, de las que nos legaron registros escritos los viajeros, competencias que, valga señalarlo de paso, sí tenían su aspecto festivo y de orgullo cuando eran expresión de simple emulación técnica y de atención de la tripulación al vapor; en épocas de intensa rivalidad económica podían terminar en averías y tragedias por sobrepeso y presión excesiva de las calderas. En 1945 un conocedor del río, al hacer un balance de lo que significaban los vapores para sus tripulaciones, apuntó: "Y siempre han sido defendidos con bravura, en épocas de verano, por capitanes, prácticos, contramaestres y tripulaciones".[18] No sabemos que pasaba durante los períodos de semiparálisis del puerto debido a los impactos de las crisis económicas internacionales, de la sequía del río y las restricciones del circulante; también desconocemos qué actitudes tenían los trabajadores en épocas de competencia ruinosa como a la que le puso fin Rafael Reyes en 1908. Lo que sí sabemos es que en ambas situaciones los tripulantes (y trabajadores de los puer-

16 Striffler, Luis. *El rio Sinú.* Cartagena. Tip. de El Anunciador, 1922, p. 158. Cane, Miguel. *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia.* Bogotá. Procultura, 1992, pp. 72-73. El código de comercio marítimo (aplicado a la navegación fluvial por la ley 35 del 19 de marzo de 1875), en su artículo 54 consagraba: "Son atribuciones del naviero. 1) Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por sí mismo, si fuere apto para capitán. 2) Elegir los hombres del mar que deban componer la tripulación, entre los que proponga el capitán. Pero no podrá obligar a éste, a que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección". Acosta, Julio. *Manual del navegante...* Op. Cit. p. 94. El artículo 30 del Código de Comercio Marítimo y Fluvial expedido en 1870 rezaba: "Los hombres de la mar [tripulantes] que al tiempo de concertarse con el naviero o Capitán, declaren haberse ejercitado ya en la navegación, serán responsables por ese solo hecho, de los daños y perjuicios causados por su impericia". Ver: "Código de Comercio", en: *Diario Oficial*. Bogotá, septiembre 15 de 1870, N° 2.032.

17 Citado por: Poveda Ramos, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia,* p. 158. La fuente que indica este autor (Robert Gilmore y John Harrison. "Juan B. Elbers y los inicios de la navegación a vapor por el río Magdalena"), es equivocada.

18 Gómez P., Rafael. *Magdalena río de Colombia,* p. 49. Sobre las tragedias causadas por competencia económica entre las empresas que presionaban a la oficialidad y tripulaciones para realizar los viajes en el menor tiempo posible ver: "Decreto N° 2.358 de 1934", en: *Diario Oficial*. Bogotá, enero 10 de 1935, N° 22.781. Sobre los apodos que las tripulaciones daban a los vapores ver: Revollo, Pedro M. *Mis memorias,* p. 260. M. Archila señala lo mismo para el caso de los trabajadores de Barrancabermeja, los que desarrollaron más una identidad en torno a la cuadrilla que a la empresa, pues, las formas de enganche laboral por medio de un contratista y de trabajo, alejaban al obrero de un sentido de pertenencia, como en el caso de la Tropical Oil Company. Archila, M. *Cultura e identidad obrera,* Op. Cit., pp. 129-130.

tos) salían afectados por la contracción de la oferta de trabajo, "recorte de personal" como eufemísticamente llaman ahora los empresarios y tecnócratas, padecido por los trabajadores como despido y la consecuencia de incertidumbres, hambre y miseria para sus familiares. Tampoco tenemos certezas sobre lo que sucedía con la tripulación de los vapores cuando éstos se negociaban y entraban a formar parte de nuevas empresas; es probable que continuaran vinculados a "sus" vapores, pero en algunas ocasiones las empresas debieron reorganizar el personal seleccionando a los más capáces para laborar en los buques de mayor calado.

Es lógico suponer que el tripulante fue moldeado en algunos aspectos de sus comportamientos gracias a las presiones que la competencia ejerció sobre la "buena imagen" de las empresas. La lectura de los viajeros correspondientes al período que estudiamos, a pesar de las ambivalencias que presentan al momento de valorar el servicio en el vapor y a los tripulantes, pone de presente una tendencia hacia la mejora de los servicios prestados y una transformación en la presentación de aquéllos. Además, la permanencia de un grupo laboral en un espacio tan reducido servía para que los controles de los oficiales de los vapores se ejercieran con mano dura, y por tanto se presionó sobre su identidad. Pero sin duda que este moldeamiento fue un proceso largo, sometido a altibajos pues a finales de la década de 1930 los tripulantes aún continuaban luchando por mejores condiciones laborales. En 1917 un viajero nacional reconocía que el vapor que lo llevó de Puerto Berrío a Magangué "... era uno de los mejores barcos del río Magdalena, tanto por sus comodidades y elegancia como por la excelente educación de su Capitán, y por el orden, disciplina y aseo de la tripulación y el buen servicio de la mesa"; pero el buque que lo llevó a Barranquilla era todo lo contrario, pues el "... servicio de mesa y el asco de los catres y de los sirvientes, lo mismo que la disciplina de éstos, me parecieron inferiores...". Luego culminaba:

> La Compañía Antioqueña, que tanto se esmera en el buen servicio de sus barcos, debería organizar el personal de las tripulaciones y el que atiende a los pasajeros, uniformándolos, estableciendo en el mismo barco el lavado y aplanchado de la ropa de sus empleados, y, sobre todo, escogiendo ese personal y dotándolo de manera que se pueda educar bien y no haya que estar cambiándolo para cada viaje, como comúnmente sucede ahora, sobre todo en los vapores de otras compañías.[19]

3.4 Identidad de los tripulantes

En la mejora de la imagen del tripulante desempeñó un papel primordial sus luchas gremiales y las asociaciones mutuarias y sindicales desarrolladas durante el siglo XX. Detrás de sus luchas económicas, aprovechadas muchas veces para denunciar las inseguridades de los vapores, la desatención oficial frente al río Magdalena y el deterioro del ferrocarril de Puerto Colombia, se escondía la presencia cada vez más creciente de una valoración del trabajo, de la importancia de este grupo laboral para el progreso del país y de ideas de justicia social y dignidad

19 Gutiérrez, Rufino. *Monografías.* Bogotá. Biblioteca de Historia Nacional, 1921, tomo II, pp. 1-2.

humana. Su diferenciación con relación al boga comenzó a darse gracias a las condiciones laborales y a los oficios que ocupaban:

a) El tripulante desarrollaba su trabajo en condiciones de disciplina impuesta, presente muy débilmente en los bongos y champanes cuyos remeros y prácticos tenían a su disposición el tiempo de los pasajeros y de la carga;
b) La rudeza del trabajo del boga no era igualada por la del tripulante debido a que éste laboraba en condiciones más ventajosas en términos comparativos;
c) Las paradas de los buques en los puertos fluviales intermedios eran cortas (carga y descarga, leñateo y para pernoctar) lo que redujo el tiempo para las continuas diversiones en tierra muy típicas de los bogas de champanes;
d) El salario del tripulante no dependía de una contratación directa con los pasajeros sino con la oficialidad del vapor que servía de intermediaria con la empresa, y a pesar de que continuó la tradición del salario por adelantado, la alícuota que se entregaba se redujo y la mayor proporción se cancelaba al terminar el viaje. Esto llevaba a que cualquier falta al contrato establecido de manera oral era motivo de despido, y lo peor, el desprestigio por la mala conducta cundía rápidamente entre las oficialidades de los vapores, cerrándosele las puertas al tripulante incumplido. En fin, si al boga no lo podía controlar el patrón de la embarcación, al tripulante del vapor si lo controlaba la oficialidad.[20]

En la diferenciación del tripulante del boga influyeron factores como la modernización de las compañías navieras, la influencia de ideologías radicales entre los trabajadores que se encargaron de introducir referencias sobre el status ideal de vida de los obreros, las presiones ejercidas por el Estado y el empeño de algunos sectores de artesanos y obreros esforzados en mejorar la imagen de los sectores populares para contrarrestar la visión despectiva que sobre estos tenía la élite del país. El control sobre el tiempo empleado por un vapor en hacer un viaje de ida y vuelta cerró aún más las posibilidades de relación de la tripulación con las poblaciones ribereñas, que ejerció un mayor control sobre el tiempo de trabajo. Este control del tiempo también fue estimulado porque el sistema del leñateo tendió a desaparecer por la utilización del motor de combustión interna, cambio favorecido porque desde comienzos de los años de 1920 la Tropical Oil Company situó a lo largo del río estaciones de aprovisionamiento de combustible, como también porque las compañías que continuaron utilizando las calderas de vapor organizaron un sistema de trasbordo de leña que evitaba las continuas paradas.[21] Limitadas las relaciones del tripulante con las poblaciones ribereñas, las posibilidades de las continuas diversiones se concentraron en Remolino, Morales y San Pablo, puntos tradicionales de reunión de bogas cuando Mompox dejó de ser un obligado puerto intermedio por el cambio de cauce del río Magdalena, siendo el primero la antesala para el arribo a Barranquilla y los otros sitios para pernoctar y tomar al día siguiente los rápidos del Magdalena Medio. En la documentación del siglo XIX estas poblaciones aparecen descritas como sitios de disipación; llama la atención la descripción de un viajero de comienzos del siglo XX:

> El Remolino de las Flores era hasta hace doce años la Capua del Río, o si queréis, la Niza de la Costa Amarilla. Todos los buques procuraban pernoctar allí: hasta se calculaban las jornadas desde Barranquilla. Y es claro, moraban allí unas morenas atrayentes, de formas escultóricas,

20 Aún en 1926 se apresó a un tripulante porque, a pesar de que se le adelantó parte del salario, no se embarcó en el vapor Ayacucho. Ver: "Prófugo del trabajo", en: *Diario del Comercio*. Barranquilla, noviembre 3 de 1926.

21 Sobre el itinerario y control del tiempo de los vapores, ver: Noguera M., A. *Cronica grande...* Op. Cit. tomo 2, pp. 444-447; sobre el uso de petróleo y las estaciones de combustibles de aprovisionamiento a lo largo del río ver los comentarios posteriores que hicieron los descendientes de: Rothlisberger, Ernest. *El Dorado.* Bogotá. Banco de la República, 1963, p. 74; también ver: Pérez Arbeláez, Enrique. *Hilea Madgalenesa.* Bogotá. 1948, pp. 41-43. sobre las innovaciones en los sistemas de trasbordo de leña ver: Peña, Pedro A. "Pasajeros del Santander", en: Noguera M., A. Op. Cit. p. 353.

> amables y candorosas como la madre Eva; amiguísimas de los capitanes, de los contadores y hasta de los marineros. En ese paraíso magdalenés era el amor libre como en Rusia; los Otelos recibían la pena de la proscripción. No pasaba noche sin un ruidoso baile; llegaban invitados de Simití, de Bodega Central, del Rosario, adornados como para una saturnal griega. Prosperaban los contrabandistas y estanqueros; se quejaba el cura...[22]

Otro factor que ayudó a esa diferenciación fue la reglamentación estatal de esta industria. Debido a que la navegación por el río involucraba a más de una región (Estados soberanos), las que emitieron disposiciones fiscales diversas, el gobierno central se vio precisado a intervenir con el fin de centralizar la legislación relacionada tanto con la parte laboral como con todo lo que tenía que ver con las condiciones técnicas de los vapores y la competencia económica entre las compañías navieras. Quizá fue uno de los pocos aspectos en que todo el país se vio comprometido más allá de los intereses regionales. Además, las disposiciones emitidas por el gobierno central (y en algunas ocasiones los regionales) con el fin de regular las relaciones laborales entre los tripulantes y las empresas también obedecían a que del tráfico fluvial por el Magdalena y sus afluentes dependía buena parte de la vida económica del país y una porción significativa de los ingresos fiscales del Estado central, como también a que en esta actividad empresarial se hallaban vinculados empresarios de diferentes regiones y técnicos extranjeros.

Como desde un comienzo el problema laboral más importante era el del escaso control que se ejercía sobre los bogas casi todas las disposiciones legales tenían que ver con esto. Desde la colonia la documentación oficial y los relatos de los viajeros que traficaron por el Magdalena están llenos de quejas contra los servicios prestados por este conglomerado de trabajadores. En 1843 Esteban Márquez, por ese entonces empresarios de la navegación fluvial por medio de botes y champanes, exigió que el concejo municipal de Barranquilla interviniera y reglamentara el servicio de los bogas. En ese año el Congreso Nacional sancionó una ley que creó el cargo de Inspector de Bogas en Barranquilla; en 1853 nuevamente el Cabildo de Barranquilla creó ese cargo. Veinte años después la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar expidió la Ley 46 de 1873 que creaba Inspectores de Bogas en Cartagena, Barranquilla, Mompox, Magangué, Lorica y Tolú quienes debían llevar un registro de las tripulaciones de bongos y champanes, goletas y vapores, con las anotaciones sobre capacidad de carga de cada nave, destino, carga que movilizaban, etc. En esas inspecciones podían matricularse los tripulantes, para que los empresarios, capitanes y patronos los contrataran; también estipuló que en las matrículas se registrara los salarios acordados, los anticipos otorgados, destino del viaje y las funciones de los tripulantes. Los incumplimientos en los trabajos por parte de estos eran multados con el salario correspondiente a un mes y si huían y eran apresados se les obligaba a trabajar, pues los inspectores tenían funciones policivas para apresar a patronos, bogas y tripulantes que incumplieran habiendo recibido parte del salario por adelantado.[23]

Por medio de la ley 35 de 1875 el gobierno nacional extendió la legislación sobre tráfico marítimo (Código de Comercio Marítimo expedido en 1870) al fluvial. Merece que dediquemos una líneas a comentar los aspectos laborales de este código, pues aunque prontamente la navegación fluvial tuvo su propio cuerpo de disposiciones, en algunos tópicos fue reivindicado por la oficialidad de los vapo-

22 Nascimiento, Ayres. "Por el Magdalena abajo", en: *El Tiempo.* Lecturas Dominicales. Bogotá, junio 19 de 1927. Sobre la relación afectiva de los navegantes con Barranquilla: Cane, Miguel. *En viaje.* Buenos Aires. Ed. Universitaria, 1968, p. 250 (1a ed.: 1884); Palacio, Julio H. *Historia de mi vida.* Bogotá. Lib. Camacho y Roldán, 1942, p. 300; O Drasil. *Viaje de Bogotá a Barranquilla*... Op. Cit., pp. 36-37.

23 "Ley 46 (25 de diciembre de 1873) Que crea inspectores de bogas", en: *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*... Op. Cit. pp. 87-88. Sobre las quejas en Barranquilla por los incumplimientos de los bogas ver: CMB, Libro de 1843. Actas. Cabildo Parroquial. (Acta de las sesiones de junio 4 de 1843).

res. En el ámbito internacional, dado el alto riesgo que corrían las inversiones en la navegación marítima, su antigüedad como actividad industrial y comercial y las especificidades que tenía el trabajo asalariado a ella vinculado, en esta se dieron las primeras formas modernas de contratación de trabajo asalariado. Las relaciones que entablaban los pocos barcos colombianos (usualmente pequeñas balandras y goletas) en varios puertos de otras latitudes obligó a que desde un principio nuestra legislación estuviera a tono con las normas internacionales. No olvidemos que si había alguien que podía comparar condiciones de trabajo, este era el marinero. El código de comercio marítimo colombiano, elaborado (al igual que el civil) con base en el de Chile (a su vez copiado del inglés), en su título IV ("De los contratos de los hombres de mar") contiene normas desconocidas en otras actividades laborales; lo primero es que eran normas escritas, y aunque la mayoría de ellas no se cumplieran, flotaban como un gas etéreo en el marco de las relaciones entre los empresarios (usualmente representado por el capitán) y los navegantes, en especial la oficialidad. En la oficina del capitán debía reposar una edición del mencionado código y en lugar visible debía colocarse el reglamento de la tripulación basado en aquél.[24]

Entre las disposiciones laborales sobresalen: contratos por escrito y firmados por los tripulantes llevados en un libro, en el que se anotaban las faltas cometidas por estos; se expedían copias a los interesados. Pero en ausencia de contratos escritos se procedía "de acuerdo con la costumbre local"; los despidos sin razones legales debían ser indemnizados; la tripulación debía ser "alimentada convenientemente"; si un tripulante se enfermaba o accidentaba durante el viaje no perdía el salario y recibía una indemnización, al tiempo que se le costeaba la asistencia médica; si fallecía durante el viaje de ida los familiares recibían medio sueldo y durante el viaje de regreso recibían el salario entero correspondiente a la cantidad contratada; el tripulante podía cesar unilateralmente el trabajo en caso de declaración de guerra, epidemia en alguno de los puertos de arribo, por enfermedad o inhabilidad antes de comenzar el viaje, por maltrato por parte de la oficialidad y falta de alimentación conveniente; si el viaje se cancelaba antes de zarpar por disposición de los empresarios o del capitán el tripulante recibía el salario convenido.[25]

Como ya se anotó, prontamente la navegación fluvial contó con un cuerpo de normas oficiales por lo que parece que muchas de las de aquel código no se aplicaron para el caso de la tripulación rasa, aunque es posible que algunas de sus normas si rigieran para el caso de la oficialidad pues en 1945 aún eran reivindicadas.[26] A pesar de esto, lo cierto es que el decreto nacional Nº 15 de 1881, especie de reglamento laboral para los oficiales y tripulantes de los vapores, fue expedido con base en dicho código y en las leyes que lo modificaron (84 de 1871, 35 de 1875 y 22 y 59 de 1876). Ese decreto creó un cuerpo de inspectores fluviales con sede en Barranquilla y Honda para controlar el estado de los vapores y para conceder permiso para cada viaje, visar "... el rol de la tripulación del buque, explicando a dicha tripulación sus deberes y las condiciones en que queda sujeta desde que se encuentra a bordo...", velaba por el buen desempeño y la conducta de la misma, hacía desembarcar a los tripulantes acusados por los oficiales por mala conducta, los juzgaba si la conducta tenía implicaciones penales. También reglamentaba las atribuciones de la oficialidad más alta ratificándole al capitán sus facultades para controlar a los tripulantes (los podía someter a prisión

24 Desde la expedición del Código de Comercio Marítimo (1870) hasta mediados de los años de 1920 se publicaron algunos textos que lo comentaban. Ver: Robles, Luis A. *Código de Comercio Marítimo y Terrestre;* Uribe, José Antonio. *Código de Comercio Marítimo y Terrestre*; García H., Rogelio. *Prontuario;* Currea L., Alfredo. *Código de Comercio Marítimo y Fluvial;* y Angulo, Juan B. y Garavito, Miguel A. *Legislación marítima y fluvial.*

25 "Código de Comercio", en: *Diario Oficial*. Bogotá, septiembre 15 de 1870, N° 2.032.

26 Ver: Acosta H., Julio. *Manual del navegante,* pp. 81 y 94.

durante el viaje y en los puertos intermedios), escogía a la tripulación y realizaba contratos escritos en los que se especificaba los nombres, funciones de cada uno, salarios devengados, puertos de salida y de llegada, contratos que eran firmados por estos últimos, y cumplidas estas exigencias eran presentados ante los inspectores fluviales para recibir el visto bueno.

El decreto Nº 899 de 1907 ratificó en buena medida estas disposiciones, pero con la peculiaridad de que con base en la ley 4ª de ese mismo año, que había creado los cargos de Comisarios Inspectores adscritos a las Intendencias Fluviales, especificó las funciones policiales de estos para controlar la competencia y buena conducta de las tripulaciones, desembarcar a los tripulantes causantes de problemas, revisar el rol de la tripulación, informar a la autoridad respectiva los denuncios de los oficiales contra los tripulantes, y vigilar por el cumplimiento del reglamento interno de los vapores. En el siglo XX y con el incremento del comercio exterior colombiano y por tanto de las compañías navieras, los controles sobre las tripulaciones se incrementaron. Así, a pesar de que el decreto 899 de 1907 solo estipuló las patentes (especie de cédula en papel sellado que otorgaba licencia para navegar) para el caso de los oficiales, de hecho las intendencias también las extendieron a los tripulantes. Cada vez que un vapor iba a emprender un viaje estos las presentaban para ser visados por la Intendencia y esas certificaciones se les entregaban al contador del vapor; el capitán anotaba en esta cualquier falta cometida por el tripulante y una vez terminaba el viaje, la entregaba a la Intendencia donde se llevaba un libro con las hojas de vida de los navegantes de cada buque. "Ha sido sin duda una de las mejores maneras que en los último años se han puesto en práctica para moralizar a los tripulantes del río Magdalena".[27] Pero no sólo eso. El decreto en cierta medida racionalizaba las relaciones capitán-tripulación no exentas de conflictos solucionados en favor del primero gracias a su poder; antes del mencionado decreto para los tripulantes en conflictos con un capitán era muy difícil conseguir enganche laboral en otros vapores; ahora podía contar con una historia laboral legal la que presentaba al momento de solicitar trabajo. Años más tarde, el decreto 801 de 1923 consagró que para ser tripulante raso se necesitaba tener una cédula de identidad y competencia expedida por las oficinas fluviales de los puertos; para ingresar a trabajar en un vapor el aspirante debía presentar dos certificados de "... personas de reconocida honorabilidad, en que consten que conocen suficientemente al aspirante y lo recomiendan como persona de buena conducta, activa y hábil para desempeñar el oficio".[28]

Todo esto, y otros factores que se verán a continuación fueron marcando diferencias entre bogas y tripulantes. A pesar de ello, durante mucho tiempo al tripulante se le llamó "boga" y solo a fines del siglo XIX aparecieron otras adjetivos como "marinero", "buquero", "tripulante", "navegante" y "vaporero". El uso del concepto "boga" no llama la atención si se desconoce que a lo largo del siglo XIX tuvo un desplazamiento semántico, pues de haber derivado del verbo "bogar" empleado para designar el oficio de remar, adquirió luego una fuerte carga peyorativa al señalar a una persona de "malos modales", lo que supuso una actitud discriminativa y marginatoria.[29] Es importante resaltar que la utilización peyorativa del vocablo "boga" era más propia de la élite, especialmente de la interiorana desconocedora del mundo del río. Basta observar que en la recopilación de viajeros realizada por Aníbal Noguera M., los costeños Manuel M. Madiedo, Candelario Obeso y Julio H. Palacio tenían una mejor comprensión de la realidad cultural y

27 Naranjo Martínez, Enrique. "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en: *Documentos. Anexos...* Op. Cit. p. 565; "Decreto N° 899 de 1907", en: *Registro de Bolívar.* Cartagena, octubre 22 de 1907 y "Decreto N° 15 de 1881 (8 de enero) Por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena", en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, mayo 28 de 1881.

28 Durante el primer viaje del navegante novel se practicaba un ritual tomado de una tradición de la marinería de la mar como era el "bautismo de la línea" (el paso de la línea del Ecuador); al llegar a las inmediaciones del Nare, comienzo del Magdalena medio, un tripulante oficiaba en calidad de sacerdote y arrodillado el novel navegante se iniciaba un rito recitando el primero "... una invocación en ese tono gutural y nasal a un tiempo que suelen emplear los sacerdotes metodistas norteamericanos, acompañada de un sin fin de gestos e inflexiones estrambóticas". Luego al neófito se le daba un fuerte golpe en las costillas con un madero y toda la tripulación lo bañaba con cubos de agua; acto seguido venía música y licor hasta altas horas de la noche. Sobre el bautismo en la línea ver: Andre, E. "Amerique equinocciales", en: Noguera M., Aníbal. *Crónica grande...* Op. Cit. p. 155. Sobre las formas de contratación ver: Archila, Mauricio. *Barranquilla y el río...* Op. Cit., p. 45.

29 "Boga: Lo aplicamos con frecuencia para tachar a una persona grosera y mal educada...". Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño,* p. 89.

laboral del río, como también ocurrió con el padre Pedro M. Revollo en cuya obra el vocablo "boga" no aparece, más sí otros adjetivos para el tripulante del vapor. El común de las gentes también establecía diferencias, y un censo local efectuado en Barranquilla en 1866 distinguía "boga" de "marinero", "navegante", "náutico" y "piloto", como igualmente aparece en los registros de defunciones. Asimismo, algunas memorias de viajeros nacionales conocedores de especificidades de la vida laboral organizada alrededor del tráfico por el Magdalena establecen precisiones en las denominaciones como es el caso de José María Samper, el único interiorano que señaló las diferencias entre un "boga de champán", un "patrón de bote" y un "marinero de vapor"; Pedro M. Revollo registró que entre la población ribereña se utilizaba indistintamente los adjetivos de "vaporero", "buquero" y "marino" para referirse a los tripulantes.[30]

Al igual que en el caso de los braceros, el problema de los denominativos remite al estudio de la cultura matriz y del proceso por medio del cual el tripulante se esforzó en construirse una identidad, al sacar a flote el juego de imágenes y contraimágenes surgidas en sus relaciones con otros sectores sociales. El tripulante luchó por quitarse de encima el apelativo de boga, al que consideraba ofensivo, lo que se explica tanto por la imagen despectiva que la élite elaboró sobre el tripulante como por los enfrentamientos de éste con los patrones, bogas y propietarios de champanes, quienes le opusieron resistencia a la presencia del barco de vapor fluvial. Los propietarios de estas embarcaciones organizaron un sistema de trasbordo entre los puertos fluviales que les permitió emular con algún éxito durante algunos años, y patrones y bogas boicotearon el procedimiento de aprovisionamiento de leña, obligando a que los vapores incluyeran entre su tripulación a varios "leñateros" para el acopio de la misma.[31]

Esta competencia y boicoteo generaron enfrentamientos que involucraron a las tripulaciones de ambos medios de locomoción, expresándose en múltiples formas (riñas en cantinas, no reducir la velocidad de los vapores ante la cercanía de los bongos lo que llevaba a que la resaca de los primeros hiciera naufragar a los segundos como se puede leer en protestas protocolizada en la Notaría Primera de Barranquilla durante los años 1850 y 1860), y lo más importante para el tema que tratamos, produciendo un distanciamiento revelado hasta en las leyendas en torno a la valentía argüída por los bogas (travesía a nado en las partes más peligrosas del río, lidias con cocodrilos) y actos heroicos propios de los tripulantes (salvamento de vapores, de vidas humanas y de cargas), así como un alejamiento entre los valores de prestancia social expresado en la arrogancia del tripulante frente al boga debido a su mejor ubicación laboral, la suavidad de su trabajo en términos comparativos, sus mejores ingresos, sus conocimientos técnicos. De esto se infiere que existió entre los trabajadores de los vapores un esfuerzo para diferenciarse de los sectores más bajos del tráfico por el río Magdalena, y por tanto, un interés en mejorar su imagen como conglomerado laboral, lo que tenía como fin el que no se les viera como bogas. Por eso, el motivo inicial de las luchas de los tripulantes, además del alza de salarios, fue el mejoramiento de las condiciones alimenticias pues eran estas las causas que más expresiones despectivas arrancaban a los viajeros.

A estas diferencias con los bogas se sumaba la actitud de distanciamiento con relación a las administraciones de las empresas, creada por la forma de contratación por enganche y por el trabajo a destajo, que originó vínculos alejados entre

30 Samper, José M. "Un viaje completo", en: Noguera Mendoza, Aníbal. *Crónica grande del río de la Magdalena,* tomo 2, p. 92; Revollo, Pedro M. *Costeñismos colombianos,* pp. 169 y 276.

31 Sobre la resistencia de los propietarios ver: Solano D., Sergio P. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX", en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 21. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango, 1989; sobre los leñateros ver: Corrales, Manuel E. *Efemerides y anales del Estado Soberano de Bolívar,* tomo I, p. 116.

tripulantes por un lado, y propietarios y administradores de las empresas por el otro, y un desconocimiento de hecho de la autoridad de éstos. Para el tripulante lo más inmediato era la oficialidad del vapor en que trabajaba y luego los funcionarios de la Intendencia Fluvial, apareciendo el empresario como un ser remoto, con quien no se trataba. El principio de autoridad en las empresas navieras era mediatizado a través del capitán, quien también representaba al Estado en las zonas de navegación donde éste no hacía presencia. Por tanto, al tripulante la autoridad no se le presentaba por medio de instituciones, con la que mantuviera una relación impersonal; todo lo contrario, ella estaba muy personalizada, y por tanto, mediatizada a través una serie de relaciones afectivas de empatías o antipatías (era usual el compadrazgo entre la oficialidad y el tripulante). Con los años y con la venida a menos de la oficialidad, y con el fortalecimiento de la organización sindical de los portuarios y transportadores agrupados desde 1937 en la Fedenal, ese principio de autoridad fue mediatizado tanto por las empresas como por el organismo gremial, lo que fortaleció la autonomía del navegante.

Estas situaciones en parte explican la fuerte prolongación de la cultura popular en este sector laboral, y al mismo tiempo la continuidad de una estructura mental "tramposa" para relacionarse con todo aquello que representara la institucionalidad. Lo más común era que el tripulante se mofara de los empresarios tal como lo narró en 1893 un viajero antioqueño. También la oficialidad burlaba a la autoridad mediante la recogida de pasajeros a lo largo del río dejando algunas ganancias al capitán y por el escamoteo de la cantidad de carga subida al vapor, lo que daba un margen de ganancia a los tripulantes. Lo dicho no debe interpretarse como si hubiese una actitud premeditada de abulia frente a las labores. A este respecto si hay algo que llama la atención es que a pesar de la repulsión que sentían los viajeros frente a los hábitos de los tripulantes, casi todos coinciden en admirar la espontaneidad con que realizaban los trabajos rudos. En este sentido, las lamentaciones contra las empresas navieras no eran motivadas por la existencia de desidia entre aquellos sino por el servicio –y también las costumbres de los marineros-, quejas que recaen más en la organización de las empresas que en éstos. [32]

En efecto, durante todo el siglo XIX ninguna compañía se preocupó por las condiciones de vida de los tripulantes. En 1917 un viajero interiorano pedía a la compañía propietaria del barco en que viajaba que organizara "... al personal de las tripulaciones y el que atiende a los pasajeros, uniformándolos, estableciendo en el mismo barco el lavado y planchado de la ropa de sus empleados, y sobretodo escogiendo ese personal y dotándolo de manera que se pueda educar bien...". De hecho debe pensarse que muchas de las mejoras en el nivel de vida de los trabajadores aún estaban ausentes a escala mundial y sería ilusorio criticar a las empresas navieras. Casi todos los viajeros describen a los tripulantes cargando y descargando los buques con los fardos en los hombros y caminando a través de una tabla que servía de puente entre la embarcación y las orillas. Bien avanzado los años de 1940, aún los navegantes se quejaban porque,

> La marinería ni siquiera tenía derecho a comer en mesa. Ni platos, ni cubiertos, ni siquiera agua filtrada. Cada hombre tenía que sacar el agua del río con una pequeña lata o tarro que atado a una cuerda llevaba siempre consigo, lo mismo que una cuchara de palo o de totumo para sacar las porciones de carnes de peor calidad y el bastimento que le servían en un inmenso platón galvanizado en la más antihigiénica pro-

32 Ver: "Veinte años después", en: *El Porvenir*. Cartagena, enero 2 de 1893.

> miscuidad. Las condiciones de alojamiento tampoco eran las mejores. Durmiendo encima de la carga... con riesgo de sufrir graves lesiones o caerse los arrumes lo cual era frecuente como consecuencia de la permanente trepidación de los motores y de la rueda impulsora o cuando el buque chocaba contra los troncos o los bancos de arena.[33]

Sobre este factor de identidad gremial se dio el de índole regional, participando en protestas contra el centralismo político-administrativo, como fue el caso del movimiento regional de la Liga Costeña de 1919, caso que está por estudiarse pues sólo conocemos lo que hizo la élite regional; también denunciaba el desgreño administrativo en los puertos, como fue el caso en 1937 cuando ante la desviación de la carga hacia Cartagena, denunció a la administración del ferrocarril de Puerto Colombia. Estas identidades fueron estimuladas por los conflictos entre las compañías navieras de diversas nacionalidades (inglesas, estadounidenses y alemanas) por una parte, y miembros de la élite mercantil de ambas ciudades por la otra, quienes (frente a las lesiones que les podía causar la variación en la forma de pago de los salarios) apoyaron algunas veces a los trabajadores cuando las medidas de las empresas lesionaban una tradición como fue el caso del intento de pasar del pago semanal al mensual.[34] Pero los tripulantes nunca estuvieron dispuestos a ir más allá y aunque después de 1930 lograron reivindicaciones importantes (uniformes de trabajo, alimentación proporcionada por las empresas, servicios médicos, prestaciones, pago doble en días feriados y domingos, sindicalización colectiva, etc.), resistieron a las campañas, aún provenientes de algunos estratos obreros, dirigidas a violentar sus tradiciones en nombre de un mundo que les parecía ajeno.

Pese a todo esto, es extraño que durante el período estudiado no aparezca ninguna mutuaria de tripulantes, o navegantes, o marineros. Con excepción de Cartagena, donde la debilidad de este sector laboral obligó a que en 1924 se agruparan en la Asociación de Navegantes los capitanes, ingenieros y prácticos patentados para la navegación marítima y de los ríos Sinú y San Jorge, como también que no aparezcan huelgas de este sector laboral. Sin embargo, todos los testimonios indican que sí participaban en la protesta, lo que lleva a inferir que los vínculos tripulantes-braceros eran muy estrechos pues había cierto flujo entre estas ocupaciones y que los primeros participaban de la vida mutual de los segundos. Solamente para comienzos de los años 1930, cuando comenzó la disputa entre sindicalistas liberales y comunistas por controlar a los gremios, aparecen sindicatos de navegantes. Los enfrentamientos entre braceros y tripulantes por motivos de cese de actividades de los primeros no se dieron, sino en casos totalmente aislados y de escasa significación que no invalida lo que venimos afirmando. Además, los tripulantes eran pieza clave en la elemental organización de que se proveía la protesta obrera, pues a través de ellos se coordinaba su realización y se mantenían informados.

33 Entrevista con Eduardo Vanegas, dirigente de la desaparecida Fedenal, en: Gómez, Amanda y Malpica, Bertha. Historia de la organización de los trabajadores del Río Magdalena 1935-1945. Tesis de grado, Universidad Nacional, 1984, citada por Archila N., Mauricio. *Barranquilla y el río. Una historia social de los trabajadores,* pp. 45-46. Sobre el viajero de 1917 ver: Gutiérrez, Rufino. *Monografía,* tomo II, p. 2.

34 "Por los empleados de Pineda y López y Cía.", en: *El Nuevo Diario*. Barranquilla, abril 4 de 1921.

Capítulo 4

La oficialidad

4

La oficialidad

Por encima de los tripulantes estaba la oficialidad y el capitán. La estimación de los cargos de la oficialidad estaba en relación directa con los conocimientos, pericia, fuerza y honorabilidad que demandaban sus desempeños. Los caminos para llegar a los cargos de capitán, práctico e ingeniero fueron diversos y variaron al unísono con la legislación nacional y con la formación de una subcultura laboral entre estas ocupaciones, la que estableció filtros para evitar los ascensos indiscriminados considerados atentatorios contra el prestigio de esos oficios. En las pocas empresas de navegación que existieron durante el siglo XIX, a los cargos de oficiales se llegaba después de una larga carrera, la que comenzaba a temprana edad, y en la mayoría de los casos al lado del padre, siendo su primer peldaño la labor de "proba", especie de sirviente del resto de la tripulación o de la oficialidad según fuese su ascendencia familiar. En ciertas circunstancias los conocimientos en materia de mecánica y contabilidad permitían el enganche en un vapor sin haber ejercido las funciones previas, y otras veces, desde estos cargos se ascendía a capitán. Al fin y al cabo estos tres oficios dominaban en el buque y sus relaciones eran estrechas hasta el punto de permitir un rápido aprendizaje de los aspectos esenciales del oficio de capitán. En ocasiones el oficio de ingeniero fue condición indispensable para ascender a aquel cargo, a lo que se sumaba una evaluación de la honradez y de la cultura; de la misma manera se podía transitar del cargo de ingeniero de buque al de jefe de talleres de astilleros, siempre y cuando el conocimiento estuviese más allá de lo requerido por la rutina del barco y se tuviera ideas de ingeniería, dibujo, herrería, pailería y carpintería.

Varios ejemplos ilustran lo afirmado; Antonio Salcedo V., uno de los capitanes más recordado en la Barranquilla de la primera mitad del siglo XX:

> Comenzó la navegación como "proba", o sea, el muchacho que sirve a la tripulación, y fue ascendiendo hasta llegar a experto capitán, tan experto que era verlo dirigir las maniobras que fueran menester en los accidentes del viaje. Salcedo era campechano, franco, un *hard workman* (recio hombre de trabajo) como se llamaba él mismo, cuando le tocaba hablar en el inglés que aprendió en una goleta norteamericana en que navegó unos años, cuando muchacho.

En 1913 Julio Acosta H. inició su carrera de navegante en calidad de contador y en 1918 fue ascendido a capitán y en 1928 fue presidente de la Sociedad de Capitanes. Es de suponer que durante esos cinco años ganó experiencias en el tráfico por el río y aprendió mecánica y algunos rudimentos de física y construcción naval, a la vez que hubo de perfeccionar sus conocimientos sobre la historia de navegación por el Magdalena, tema obligado de conversación entre el gremio de navegantes y entre la población barranquillera en general. En 1912, se registra-

ba que Julio del Valle (hermano de Luis del Valle, capitán, constructor de vapores y pequeño empresario de la navegación fluvial), práctico de vapor, "... ha sido distinguido con el ascenso a capitán... los conocimientos que posee en la navegación, su cultura y honradez le han hecho merecer este nuevo puesto"; a finales de 1919 fue elegido presidente de la recién reorganizada Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes. En 1906 se decía que Alejandro Mcausland, barranquillero nacido en 1853 e hijo del escocés Tomás Mcausland quien arribó a este puerto en 1847 en calidad de contador del vapor Unión, había aprendido desde los 14 años al lado de su padre. Diez años después era ingeniero y capitán de vapores, y en 1887 pasó a dirigir los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes. Su hijo, Roberto E. Mcausland en 1906 trabajaba de aprendiz en dichos talleres y tiempo después hubo de navegar, pues para 1927 ocupó la presidencia de la Sociedad de Capitanes. El capitán Rozo comenzó a navegar a los 10 años de edad y a los 16 se hizo piloto. En 1928 Manuel G. Insignares, hijo del capitán Víctor Insignares R., fue examinado para su ascenso a capitán.[1]

Hubo familias enteras consagradas al ejercicio de cargos de oficiales; sobresalen los Mcausland, Glenn, Duncan, Steel, del Valle, Insignares, Noguera, Senior, de Caro, Betancourt, Pérez, Hamburger, Salcedo, Rocha, Chegwin, De la Rosa y muchas más. Los Mcausland descendían de los escoceses Tomás y Louis Mcausland; los Glenn (canadienses) y los Duncan (escoceses), habían llegado con la independencia y durante años usufructuaron el negocio del transporte en embarcaciones movidas por fuerza humana. Los Steel, descendían del inglés Edward Steel Geisle, y los Salcedo (judíos sefarditas) llegaron en los años 1830 y también se dedicaron al negocio señalado. Estas familias incursionaron en el comercio y se dedicaron a realizar pequeñas importaciones que distribuían entre las poblaciones del bajo Magdalena. Esta actividad les permitió acopiar experiencia en la navegación además de la valoración de las posibilidades económicas de la misma. Cuando la competencia de los vapores amenazó sus intereses, estas familias evolucionaron al negocio del leñateo y después a la ocupación de cargos de contabilistas, ingenieros y capitanes de vapores. Muchos capitanes, ingenieros mecánicos, contabilistas y herreros descendían de los primeros extranjeros en primera o segunda generación. En 1892 un directorio comercial de Barranquilla registró carpinteros con apellidos extranjeros (Bernardt, Bernet, Ebrath, Hamburger, Hasselbrink, Heilbron, Márceles, Michelena, Mazó, Sterling y Stevenson), herreros (Bernat, Hoenisgberg, Isaac), mecánicos (Borré, Chateing, Coy, Chegwin, Demanoix, de Lima, Duncan, Escauriaza, Gifford, Nicolassen, Mcausland, M'Kien, Osanders, Pochet y Pure), latoneros (Simmonds). Para 1910 a estos apellidos se agregaron los Rennengberg, Senior, Carroll, Dean, Curtis, McKeew, Jakey, Stridienguer, Lockard, Devis, y para 1933 Schemell, Clapper, Jacquin, Renowitzky, Wolf, Jond, Campbell.[2]

La prestancia social de que disfrutaban y sus conocimientos sirvió para colocar algunos de sus descendientes y familiares en los vapores en calidad de aprendices o contabilistas.[3] En estos casos el aprendizaje se hacía desde temprana edad laborando al lado del padre, procedimiento por medio del cual se transmitían no sólo los conocimientos técnicos y de otra índole sino también los valores morales; otros oficios como los de práctico y timonel también tuvieron iguales características en cuanto a su reproducción. Cada ascenso exigía años acumulados en la labor previa y realizar un examen ante los mejores, y si se sorteaba favorablemente se culminaba en un ritual (chapuzón en las aguas del río, embadurnamiento

1 Ver: "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente", en: *El Porvenir.* Barranquilla, enero 14 de 1929; sobre Julio del Valle véase: *El Progreso*. Barranquilla, abril 26 de de 1912 y "Reorganización de la Sociedad de Prácticos del Río Magdalena y sus Afluentes", en: *El Día.* Barranquilla, diciembre 18 de 1919; "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", en: *El Progreso*. Barranquilla, octubre 22 de 1906; Acosta H., Julio. *Manual del navegante,* pp. i-iii; Noguera M., Aníbal. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 2. p. 457; "Nuevo capitán", en: *El Porvenir.* . Barranquilla, diciembre 3 de 1928. El censo de 1875 señala que en Barranquilla había 33 ingenieros. *El Promotor.* Barranquilla, mayo 1 de 1875. *El Progreso*. Barranquilla, abril 26 de 1912; Acosta H., Julio. Op. Cit., pp. i-ii; sobre el capitán Salcedo ver: Goenaga, Miguel. *Lecturas Locales,* p. 279.

2 Ver: Martínez Aparicio, A. y Niebles, R. *Directorio anuario...* Op. Cit. pp. 138-157; Rasch Silva, E. *Guia comercial ilustrada...* Op. Cit. pp. 82-98; BME, 1933. N° 11. pp. 50-52. Algunos descendían de capitanes de vapores del siglo XIX (Reeves, Hamilton, Joy, Chapman, Beckman, Mcausland, Skitton, Byrne, Hamburger, Clark, Robinson, Roncallo, Duncan, Castell, Monday, Smith, Chegwin, Maal, Summers, Meyer, Hulle, Jaroum, Bradford, Stegmann, Toncich, Klee, Deyongh, Kensei, Hardson). Vergara, J. R. y Baena, F. E. *Barranquilla su pasado y su presente,* p. 98. En 1878 los ingenieros extranjeros radicados en Barranquilla eran: David Arosemena, William Bruce, Frank Beamont, William Bestonio, Santiago Coy, Enrique Chegwin, William Chegna, William Colins, H. Cleveler, Alonso David, William Dent, Tomás Fandiño, Tomás Guifford, Gale Goul, Manuel Logreira, William Lockhart, Joseph Mackbride, William M'Redin, James Paeksen y John Warker. *Diario De Bolivar*. Cartagena, septiembre 18 de 1878. Según el censo de 1875 en Barranquilla estaban residenciados 33 ingenieros. E*L Promotor.* Barranquilla, mayo 1 de 1875. También véase: Rodríguez B., Manuel y Restrepo, Jorge. "Los empresarios extranjeros en Barranquilla 1820-1900", en: Bell., Gustavo (comp..). Op. Cit.

3 "Los capitanes del Magdalena eran extraídos de las familias de prestancia social. Fueron los embajadores ad-honorem de la República como introductores en el largo viaje fluvial de quienes traían la representación diplomática de las naciones amigas". Sarta, Benjamín y Consuegra, José. *Estructura económica de Barranquilla.* Barranquilla. Editora del Atlán-

con grasa de máquinas) presidido por un viejo y experimentado ejercitante del oficio quien oficiaba en calidad de padrino. Acto seguido el recién ascendido agasajaba a sus condiscípulos con una fiesta en la que se bebía licor y se comía profusamente.

La jerarquía del capitán se expresaba (al igual que la del contabilista, el práctico y el timonel) en la vestimenta, en las formas de relacionarse con los pasajeros, en la alimentación y en el sitio en que desempeñaba sus labores (la parte más alta de la embarcación), mientras que el ingeniero laboraba en el área de máquinas controlando todo el dispositivo técnico y su correspondiente personal. Ya fuera del vapor, el capitán gozaba de una gran estima social, materializaba en sus reuniones con los administradores de las navieras quienes les consultaban sobre las situaciones económicas de las compañías y la de navegabilidad del río. Esta prestancia denotaba su relativa autonomía devenida de sus conocimientos de las fórmulas para sortear las vicisitudes de la navegación en un río no exento de altos riesgos lo que implicaba otorgarles un voto de confianza.[4]

Esta condición de administrador de una inversión con alta contingencia afianzaba su autonomía y lo diferenciaba del administrador de una fábrica cuyos capitales estaban más seguros; pero también ello era el resultado del hecho de que los empresarios navieros tenían que contar con el capitán para llevar a cabo ciertos procederes ilícitos (sobrecarga de los buques, depósito de mercancías en pequeños puertos para regresar a recogerla y llevarla a su destino lo que demoraba el viaje, etc), tal como lo denunció el Inspector Fluvial de Honda en 1878. Todos estos factores permitieron que el capitán desarrollara una especie de sicología de mando: “El capitán es el tipo clásico del navegante observador y severo. Da a su voz rotundas inflexiones viriles; habla induciendo en el interlocutor sus expresiones con la mirada penetrante, síntoma de altivez”. A pesar de la jerarquía del capitán, la vida en el vapor implicaba formas de convivencia con la tripulación que matizaban su autoridad. Verbigracia, cuando la nave se varaba el capitán trabajaba hombro a hombro con el resto de los navieros para ponerlo a flote; ya fuera de los linderos de la ciudad en que residía, lo más común era que compartiera la vida lúdica de la tripulación.[5]

El principio de autoridad en los vapores no estaba determinado por los métodos administrativos modernos sino que se ejercía en función del carácter del capitán. Mediante los decretos 15 de 1881, 899 de 1907, 374 de 1912, 801 de 1923, 1.661 de 1933 y 252 de 1941, el gobierno fue legislando sobre el ejercicio de autoridad en los vapores, y le otorgó al capitán funciones de autoridad pública y de agente de policía, quedando bajo su mandato la tripulación y los pasajeros. Algunos son descritos como personas severas y sus nombres aparecen ligados al recuerdo de un buen servicio, mientras que otros son rememorados por sus vidas disolutas. Al parecer todo dependía de la extracción social y de la formación cultural de la persona. Félix González Rubio, capitán adulado por la firmeza de su carácter y por su cultura, era hijo del tipógrafo Domingo González Rubio fundador del periódico *El Promotor,* durante mucho tiempo polo de reunión de la intelectualidad liberal costeña; el capitán Costa fue descrito en 1929 como una persona culta y respetuosa, que había poblado su memoria con muchos viajes al extranjero. En contraste con estos, en 1876 un viajero francés describió al capitán Santiago Duncan como un beodo y de carácter áspero; otro viajero describió al capitán del vapor Confianza como una persona vulgar que no medía su vocabulario ante las damas,

tico, 1966), p. 22. De varios listados de capitanes hemos extraído los que eran familiares: Juan B. Castro R., Luis F. de Castro, Juan Manuel Castro, Julio Castro Bravo, Benito Castro y Joaquín Castro P.; Joaquín y Antonio Restrepo J.; Ramón B., Nicolás y José Jimeno Collante; José Antonio y Ulises Galofre; José María, Miguel y Samuel Suárez R.; José Manuel, Raúl y Luis Vergara; Tomás, Louis, Joaquín, Alejandro y Roberto Mcausland; Alejandro y Oswaldo Abello y Gustavo Tinoco Abello; José María, Miguel y Juan Ramón y Claudio Palacio; Daniel, Julio R. y Pompilio Ariza, Manuel, Pedro Vargas Sardá y José María Vargas Molino; Luis, Julio y Juan del Valle; Tomás, Daniel y José Luis Carbonell; Fernando y Hernán Pernett; Ciriaco, Luis, Federico y Genaro Pérez; John y Calixto Glen; Juan y Angel Chegwin; Venancio y Benjamín García; Alfonso de Caro y Alfonso de Caro C.; Víctor, Mariano y Manuel G. Insignares; Enrique y Pompeyo Ballestas; Enrique y Antonio Vélez; Israel E., Gilberto y José Camilo Senior; Carlos e Ildefonso Mora; Carmelo y Euclides Núñez.

4 “El contabilista viste a la manera europea...”. Hettner, Alfred. “En busca de los Andes”, en: Noguera M., Aníbal. *Crónica grande...* Op. Cit. tomo 2. p. 206; el Decreto N° 1.661 de 1933 exigió que los capitanes llevasen en la cabeza una gorra de marinero. Sobre las tertulias ver: Revollo, Pedro M. *Mis memorias,* p. 261; sobre las reuniones de empresarios y capitanes ver: Goenaga, Miguel .*Lecturas locales,* p. 208.

5 Sobre el trabajo de los capitanes al lado de los tripulantes véase: Palacio, Julio H. “Crónicas de barcos y capitanes”, en: Noguera M., Aníbal. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 2. p. 301. Sobre el sitio de trabajo de los ingenieros véase: Lemaitre, Daniel. *Mompós, Tierra de Dios.* Cartagena. Ed. Bolívar, 1950, p. 17; sobre la prestancia social de los capitanes: Goenaga, M. *Lecturas locales,* pp. 321 y 169; un ejemplo de la prestancia de los mecánicos de las navieras en: “Bustos y medallas. Alejandro Mcausland”, en: *El Progreso*. Barranquilla, octubre 22 de 1906. Sobre la sicología descrita véase: “El capitán Botero...”, en: *La Nación.* Barranquilla, marzo 3 de 1917. Sobre la denuncia de las acciones ilícitas de los capitanes véase: “Carta de Eusebio Grau a Miguel Samper”, en: *El Porvenir.* Cartagena, marzo 9 y 16 de 1878; también véase: Barros, José A. “Informe sobre el establecimiento de buques de correo en el río Magdalena”, en: *Diario Oficial*. Bogotá, julio 25 de 1876, N° 3.799.

y el capitán Antonio Salcedo fue retratado como un hombre de estirpe popular, conocedor del río y animador de fiestas "... que no deben ser vistas por los ojos inocentes de los niños y las niñas". En 1889 Salvador Camacho Roldán decía: "El capitán Chapman, muy popular en el Magdalena por su benevolencia general y buen trato a los pasajeros". A comienzos del siglo XX un viajero colombiano anotó: "Con pena nos despedimos del señor Doyohne [Deyongh] capitán del Confianza, hombre sencillo, franco, muy consagrado a su oficio..." M. Goenaga nos legó una semblanza del capitán John Glenn de la Rosa como una persona estudiada en norteamérica, decente y esmerado por la limpieza y presentación de los tripulantes; "Él presidía la aristocracia que distinguía a los capitanes de hace cincuenta años, todos hombres de gran relieve social, como lo eran Bradford, un gran señor nacido en los Estados Unidos, Egea, el hombre de las grandes amistades y de las sutiles ironías, Félix González Rubio, un letrado, los Senior, Noguera, Mcausland, etc." El ya citado Aníbal Noguera, quien creció en las márgenes del río, retrata la personalidad del capitán de la siguiente forma: "El capi" era un personaje familiar en los puertos y un afable déspota a bordo. Allí reinaba y ejercía el papel de juez, sacerdote y amigo al mismo tiempo. Formaba una jerarquía que oscilaba entre la firmeza del comodoro y las complacencias de un buen padre. Sus cóleras son célebres, lo mismo que sus gentilezas". En 1945, Rafael Gómez Picón, quien durante muchos años vivió a orillas del río afirmó: "Los capitanes fueron en la segunda mitad del siglo pasado y gran parte del presente, de modo especial hasta el empleo del petróleo, una especie de semidioses del río a quienes se rendía pleitesía en los puertos principales, en las laderas, en los rústicos y acogedores leñateos en los cuales numerosas vírgenes de esculturales y bronceados..."[6]

La reglamentación legal para el acceso a los cargos de la oficialidad siempre mantuvo algún rigor, pues de ella dependía en gran medida la vida de las empresas de navegación. Como los capitanes eran los directos responsables ante las compañías, éstas y el Estado se preocuparon por controlarlos mediante la expedición de normas que reglamentaban sus actividades. En los inicios de la navegación a vapor esto no fue necesario dado que cada vapor armado en el extranjero llegaba con su oficialidad foránea; si alguno faltaba era reemplazado por alguno de la oficialidad subalterna siempre y cuando contara con el beneplácito de los empresarios, lo que generó un equilibrio entre el número de vapores y la oferta de mano de obra. Cuando el número de vapores se incrementó, especialmente cuando comenzaron a ser armados en los astilleros de Barranquilla, algunos nativos que habían demostrado sus aptitudes ascendieron a capitanes;[7] sin embargo, prontamente se manifestó la militancia partidista de éstos y, por tanto, el riesgo que corrían las empresas, pues los bandos en pugna durante las guerras civiles siempre intentaban apoderarse de la flota de vapores y de controlar el río, contando muchas veces con la complicidad de los capitanes. Por eso, la ley 77 de 1877 consagró que los nombramientos de capitanes y contadores de los vapores debían contar con la aprobación del Estado, lo que fue ratificado por el decreto 899 de 1907.

Después de tres cuartos de siglo de haber sido introducida y reglamentada de una manera contestataria y dispersa mediante una multitud de normas, empresarios y gobierno se dieron a la tarea de organizar dicha actividad mediante la expedición del decreto 899 de 1907, elaborado a solicitud de Francisco de P. Manotas (Ministro de Obras Públicas, oriundo del departamento del Atlántico) por una comisión integrada por tres empresarios navieros, un representante de la Sociedad

6 Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit., tomo 2. p. 592; Palacio, Julio H. Op. Cit.; Fuenmayor, José F. *Cosme.* Bogotá. Ed. Oveja Negra, 1984. (1a ed.:1927). Sobre F. González R. véase: Goenaga, Teodosio. "Datos para una monografía del río Magdalena", en: *Congreso Hispanoamericano de Historia.* Cartagena. Academia de Historia de Cartagena, 1935, pp. 336-339; Archivo Histórico del Atlántico. Colección de manuscritos de Domingo González Rubio sobre *El Promotor*, Bernal, Luis A. "De la vieja Barranquilla 1841-1904", en: *Civilización,* N° 348. Barranquilla. 1941; y Goenaga, Miguel. *Lecturas locales,* pp. 221 y 232; sobre el capitán Costa (tal vez se refiera a Julio Acosta H., quien ya era capitán desde 1918) véase: Arguedas, A. *La danza de las sombras*, p. 29; sobre el capitán Duncan véase: Andre, E. Op. Cit.; sobre el capitán Salcedo: Marta, Adolfo. *Romances y cánticos,* pp. 87-90 y sobre el capitán del vapor Confianza véase: Herrera Restrepo, Roberto. "A bordo del vapor Confianza", en: Noguera M., A. *Crónica grande...* Op. Cit., p. 144; Camacho Roldán, Salvador. *Notas de viaje...* Op. Cit., pp. 145-146. Gómez, Ramón. "Apuntes y recomendaciones", en: Noguera M., Aníbal. Op. Cit. tomo 2. p. 181. Gómez Picón, Rafael. *Magdalena río de Colombia,* p. 49.

7 En 17 vapores con que contaba la Compañía Colombiana de Transportes en 1892, once del total de sus capitanes eran colombianos (Fernando Pernett, José A. Galofre, Arturo Salas, Eladio Noguera, Felix González Rubio, Gilberto D. Senior, Vicente Lombana Barreneche, Fulgencio A. Gambín, José L. Pérez U., Rodolfo Macías y Manuel María de la Rosa). Vergara, J. R. y Baena, F. E. *Barranquilla su pasado,* p. 98.

Colombiana de Ingenieros, uno de la Sociedad Colombiana de Agricultores, uno por los bancos exportadores, un capitán retirado hacía muchos años, un representante de los comerciantes y uno de las compañías aseguradoras. Dicha norma, aunque motivada inicialmente por un interés en acabar con la competencia ruinosa entre las empresas navieras (estableciendo turnos, control del tiempo del itinerario de los vapores y reorganizando a la Intendencia Fluvial del río Magdalena a la que se le concedieron atribuciones de control e intervención), también reglamentó el empleo del personal en los vapores, las formas de ascenso, control sobre los tripulantes, etc. Las disposiciones sobre el personal de los vapores representaron un primer intento por desvertebrar algunos privilegios usufructuados por los viejos capitanes, quienes gracias a la prestancia social que disfrutaban, resistían medidas de las compañías, como por ejemplo, la oposición a la promoción indiscriminada de oficiales al cargo de capitanes, lo que lograban a través del control de ciertos aspectos ya descritos de los ascensos. Por eso, dicha norma consagró como único requisito para ascender a capitán el contar con un mínimo de tres años de experiencia en la navegación y el respaldo de la empresa empleadora, medida que abrió las puertas a dicho cargo a muchos oficiales.

Durante estos años la promoción a los cargos más importantes se dio con cierta facilidad; verbigracia, en 1916 se expidieron 90 patentes para oficiales, discriminadas así: 12 capitanes, 9 primeros prácticos, 18 segundos prácticos, 20 primeros ingenieros, 15 segundo ingenieros, 15 electricistas y 1 motorista de gasolina. Según estos datos, las ocupaciones sobre las que se ejercían mayor presión eran las mecánicas (ingenieros y electricistas), con el 56% del total de las patentes expedidas; seguían los prácticos con el 30% y por último los capitanes con el 13%. Contra esta promoción indiscriminada protestaron los capitanes e ingenieros mecánicos experimentados, como también algunos funcionarios gubernamentales, como el Intendente Fluvial de los ríos Sinú y Atrato, quien consideraba que esa sólo exigencia no bastaba, al tiempo que el del río Magdalena pedía que se reglamentara la ley 33 de 1915 que gravaba las patentes de capitán, "... para restringir estas al personal que verdaderamente necesita de ellas para ir a desempeñar inmediatamente el empleo respectivo".[8] Esa liberalidad en la promoción ocasionó enfrentamientos entre los capitanes experimentados y el resto de la oficialidad, de los que durante un tiempo salieron favorecidos los primeros, pues las compañías aseguradoras ligadas al tráfico fluvial se reservaron el derecho de vetar a los capitanes, lo que fue padecido por los más noveles. Con el tiempo, cuando la flota de vapores pasó de 41 a 133 naves, las navieras emplearon a ese sector de oficiales patentados pero que no se desempeñaban como tal, como medida de presión sobre la oficialidad colocada para que cumpliera con las exigencias de aquéllas. Esa oficialidad "emergente", llamada peyorativamente "empujadores" por los experimentados, se mantenía a la expectativa para ocupar los cargos de quienes recibían la carta del "con motivo de...", como se le llamaba a las resoluciones de despido.[9]

Resultado de esos enfrentamientos fue el inicio de la organización mutuaria de la oficialidad de los vapores, comenzada con la creación en 1919 de la Asociación de Ingenieros Mecánicos de Barranquilla (AIM) y la reorganización de la Sociedad de Prácticos del Río Magdalena y sus Afluentes; y en 1923 con la fundación de la Sociedad de Capitanes como un desprendimiento de la AIM. En sus comienzos esta agrupaba a los ejercitantes de este oficio y a los capitanes, contabilistas y jefes de talleres de las compañías navieras, con el fin de luchar contra esa promo-

8 Véase: "Intendencia de la navegación... de los ríos Sinú y Atrato" e "Intendencia de la navegación del río Magdalena...", en: Ibid. pp. 580-584. Sobre la expedición de patentes a los navegantes durante los años anotados véase: Naranjo Martínez, Enrique. "Informe sobre el río Magdalena", en: D*ocumentos anexos a la Memoria... Ministerio de Obras Publicas...* Op. Cit. pp. 564-565.

9 Sobre el veto de las aseguradoras a los capitanes noveles, véase: "Es curioso", en: *El Porvenir.* . Cartagena, septiembre 14 de 1906 Algunos resistieron esta arremetida empresarial contra las tradiciones laborales y en 1919 se procedió a reorganizar la Sociedad de Prácticos del Río Magdalena y sus Afluentes con el fin de "... conseguir enganchar a los trabajadores en las navieras". *El Día*. Barranquilla, diciembre 18 de 1919; sobre los "empujadores" véase: "Carta del capitán Joaquín G. Rincón..." (fechada en Barranquilla en junio 21 de 1933), en: *El Tiempo*. Bogotá, Junio 30 de 1933.

ción indiscriminada, gremio que alcanzó mucha respetabilidad en esta ciudad y que influyó en la expedición del decreto 801 de 1923, el que le otorgó un protagonismo importante en los procesos de selección y control del personal.[10] El mencionado decreto consagró nuevos requisitos para aspirar a los más altos cargos de la oficialidad. Para capitán se exigió presentar documentos de los gerentes de las empresas navieras que certificaran que el aspirante se había desempeñado en los cargos de menor jerarquía que le precedían; para práctico primero, la acreditación de capitanes patentados y prácticos reconocidos; para práctico segundo la acreditación de prácticos primeros patentados; para ingenieros primero y segundo, en su orden se exigían certificaciones de capitanes e ingenieros patentados y de ingenieros primeros patentados; y para que un tripulante trabajara en un vapor, la presentación de las hojas de servicios que llevaban los capitanes. Para la promoción a todos estos cargos se instituyó el examen teórico-práctico, presentado ante unas juntas examinadoras acordes con cada cargo.[11]

Diez años después, el decreto Nº 1.661 expedido por el gobierno nacional en 1933, recogió y renovó toda la legislación dispersa sobre las formas de promoción a los diferentes cargos. Este decreto obedeció a las presiones de los comerciantes, empresas navieras y compañías de seguros quienes mostraron sus descontentos por su escasa presencia en los jurados que examinaban para la promoción laboral, a lo que achacaban los continuos accidentes y pérdida de embarcaciones.[12] Anotemos de paso que la prensa barranquillera de esos años contiene apartes de una intensa polémica entre los capitanes y los empresarios en cuanto al grado de responsabilidad en los accidentes de los vapores, acusando los primeros a los segundos por escaso mantenimiento a que se sometían las unidades navales. Según el mencionado decreto, para acceder a los altos cargos de la oficialidad (capitán, contabilista, ingenieros mecánicos primero y segundo, práctico primero y segundo, timonel primero y segundo, contramaestre primero y segundo) se exigía por parte de las Intendencias Fluviales de Barranquilla, Cartagena y Honda no tener asuntos pendientes con la justicia ordinaria; hablar, leer y escribir el español; presentar certificados de los gerentes de tres empresas navieras sobre su habilidad, experiencia, sus conocimientos de la navegación y de la administración de vapores; haber navegado antes de la solicitud de la patente de capitán durante cuatro años sin interrupción y desempeñando la función de primer maquinista mecánico o de primer piloto o contador de vapor. El que aspirase a pasar de contador a capitán debía haber practicado en el pilotaje de la nave y presentar certificados de los capitanes y pilotos de los vapores constando que ejerció esas funciones.

Satisfecho los anteriores requisitos para aspirar a la condición de capitán, debía presentar un examen teórico-práctico ante una junta calificadora integrada por el delegado de la Superintendencia General de Navegación, el respectivo jefe de la oficina fluvial, dos capitanes patentados en representación de las empresas navieras y un representante de las compañías aseguradoras. El examen versaba sobre los siguientes temas: legislación acerca de la navegación fluvial; ideas personales acerca de la responsabilidad de la misión de capitán de vapor como también del manejo de personal y administración de empresas industriales; aritmética, castellano, ortografía, geografía, historia de Colombia, contabilidad y metereología; conocimientos del río, nociones generales sobre el vapor y sus propiedades físicas, aparatos de alimentación de calderas, incrustaciones de las calderas, causas y maneras de evitar las explosiones de calderas, sistemas modernos de extinción de

10 La prestancia de este gremio se deduce de los despliegues que le dio la prensa barranquillera durante los años de 1920 y por quienes ocuparon su presidencia entre el 18 de agosto de 1919, cuando se creó, y 1928: Guillermo Renowitzky, Angel Chegwin, Arturo Samudio, Julio Pereyra, Adolfo Held Soto, todos miembros prestantes de la clase media local. véase: Don Ramiro. *Mis entrevistas*, pp. 242-245. el decreto 801 de 1923 en su artículo 2° rezaba: "Que funciona regularmente en Barranquilla una corporación de profesionales mecánicos, fundada con el objeto de propender por el mejoramiento de su profesión, corporación que ha ofrecido al gobierno su concurso gratuito para la expedición de patentes correspondientes..." Después de la expedición de este decreto los capitanes se separaron de esta organización y crearon la Sociedad de Capitanes con el fin de, "... enaltecer la profesión, *seleccionar los futuros capitanes* y propender por el mejoramiento moral y material del gremio". Ver: "La Sociedad de Capitanes y su nuevo presidente", en: *El Porvenir*. . Barranquilla, enero 14 de 1929. (cursivas nuestras).

11 "Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves", en: *Diario Oficial,* N° 19.018. Bogotá, 1923.

12 Desde los años de 1920, con el incremento de la actividad transportadora, en la prensa barranquillera aparecen algunos reflejos de una intensa polémica entre capitanes, empresas y gobierno (representado por los inspectores técnicos de la Intendencia Fluvial), en la que los primeros denuncian a los segundos por el mal estado de algunas embarcaciones y la indiferencia del gobierno; aunque no hemos revisado las protestas que los capitanes protocolizaban en las notarías por averías o naufragio de las naves, estamos seguros de que muchas de estas deben contener acusaciones de igual tenor contra las empresas.

incendios; válvulas de seguridad, sus principios y fundamentos, manómetros, tapones fusibles, combustión, alimentación y tiro; principios fundamentales de los motores de explosión interna; generalidades de hidráulica, de arquitectura y estática naval, de resistencia de materiales y nociones de electricidad; también se le exigía presentar una tesis escrita sobre cualquier tema de los señalados.

Para el cargo de contador de vapor se exigía: presentar certificado de establecimiento educativo reconocido en el que constara que había cursado estudios sobre aritmética, castellano, ortografía, historia y geografía de Colombia, redacción, mecanografía y contabilidad. En caso contrario el aspirante debía presentar certificados de establecimiento comercial, industrial, bancario u oficina pública, que acreditara que había ejercido la contabilidad con éxito, y presentar un examen delante de un jurado sobre nociones generales de enfermería y sistemas de extinción de incendios.

El cargo de primer maquinista mecánico de motores de vapor demandaba: poseer título de ingeniero otorgado por universidad nacional o extranjera y presentar certificado de experiencia mínima de seis meses. En defecto del título universitario el aspirante debía haber ejercido el cargo de segundo maquinista durante tres años como mínimo o de mecánico en los talleres de construcción y reparación de vapores, anexándole las certificaciones de las empresas; presentación de un examen teórico-práctico ante una junta integrada por el delegado del Superintendente General de Navegación, el inspector técnico de la Intendencia Fluvial, dos primeros maquinistas mecánicos patentados y un capitán patentado. La prueba versaba sobre: formación escolar primaria; principios fundamentales de las calderas de vapor y propiedades físicas de este último; principios y fundamentos de las válvulas de seguridad; bombas de alimentación, relación entre su rendimiento y el vapor que deben generar las calderas; materiales apropiados para las calderas; manómetros, tapones fusibles, combustión, alimentación y tiro; procedimientos para pruebas de calderas; nociones de resistencia de materiales y de arquitectura naval; generalidades sobre mecánica de taller; definición completa de máquinas de alta y baja presión; condensador de superficie; bombas de aire y circulación; principios fundamentales de motores de combustión interna; nociones de electricidad; causas principales de incendios y explosiones y sistemas modernos de extinción de incendios.

En el caso del aspirante al cargo de segundo maquinista mecánico se le exigía presentar un examen teórico-práctico ante el Intendente Fluvial, el Inspector Técnico de la Intendencia y un primer maquinista mecánico patentado; el examen versaba sobre principios elementales de calderas de vapor, válvulas de seguridad, etc. Además, se le pedía poseer conocimientos suficientes de herrería, presentar certificado de una empresa de navegación, ferrocarril o industrial de importancia en que se acreditara su idoneidad por haber desempeñado en cualquiera de esas empresas cargos de herrero, manejo de calderas, máquinas de vapor u otra clase de motores, así como en el manejo de instalaciones de fuel oil. En defecto de lo anterior haber ocupado el cargo de sebero y de sopletero a bordo de los buques durante un tiempo no menor de un año en cada empleo. De manera parecida, el mencionado decreto reglamenta las condiciones para acceder a los cargos de segundo maquinista mecánico, electricista, primer y segundo piloto práctico, timonel, aprendiz de piloto, sopleteros, contramaestre primero y segundo y los tripulantes en general. Todas las normas insisten en la necesidad de

poseer todos los conocimientos técnicos relacionados con el ramo, la experiencia certificada, la presentación de un examen teórico-práctico y ciertas cualidades morales.[13]

13 Ver: "Decreto N° 1.661 de 1933", en: *Diario Oficial,* N° 22.422. Bogotá, octubre 26 de 1933,

Capítulo 5

Los mecánicos

5

Los mecánicos

La lectura de las normas gubernamentales sobre el desempeño y la promoción entre la oficialidad de los vapores pone de presente que la base de sus ocupaciones y sus correlativas promociones era el oficio de la mecánica, cuyo dominio (que también suponía la fundición, herrería y la pailería) era indispensable para aspirar a los cargos más importantes como eran el de capitán, ingeniero de vapor o jefe de talleres en los astilleros. Este oficio, el último en llegar al concierto de las artes manuales e hijo de la Revolución Industrial, estaba rodeado de una aureola que le granjeaba la admiración colectiva en cuanto se le veía como el arma que nos llevaría a la civilización a través del sometimiento de las fuerzas de la naturaleza. Cuando comenzaron los primeros ensayos manufactureros y fabriles, en la prensa regional apareció una importante cantidad de artículos que celebraban la aplicación de la tecnología al proceso productivo y que lo asimilaban a la figura mitológica de Prometeo.

Cuando apareció el oficio de la mecánica en la Costa, sus practicantes inmediatamente empezaron a sobresalir dada su importancia en el desarrollo de la industria del transporte moderno de la que dependía la vida de Barranquilla y Cartagena, y porque representaban un caso de la exitosa asimilación de la tecnología moderna, la que adecuaron a las exigencias del desarrollo material de la región. Sin duda alguna que, como un estudio reciente señala, esa asimilación y adaptación tecnológica operó en un contexto que poco la favorecía, pues desde la época de los Borbones se fue creando una mentalidad colectiva que solo concebía el desarrollo de las ciencias como la adquisición de los logros tecnológicos alcanzados en otras latitudes gracias a su rentabilidad económica; esa mentalidad se profundizó por la dependencia tecnológica de los centros productores. Por tanto, el desarrollo tecnológico no se dio a partir de una generación o asimilación inicial de una tecnología, pasando por una etapa de adaptación y empleo estable con continuas mejoras e innovaciones que permitieran cierta acumulación de saberes técnicos permanentes, que a su vez se vieran estimulados por el desarrollo económico.[1]

En ese contexto es lógico suponer que en las ciudades portuarias costeñas el surgimiento del oficio de la mecánica moderna se dio sobre la marcha de las innovaciones tecnológicas que se introducían, y aunque existió un núcleo importante de trabajadores que se sometió a la autodisciplina del estudio para poder asimilar los conocimientos implícitos en esas innovaciones, en el mayor de los casos el aprendizaje se dio mediante la tradicional forma de reproducción de los oficios en la región: en el mismo sitio de trabajo a través de los procedimientos de la asimilación, la adaptación y el ensayo-error. Sin embargo, como ese era el medio tradicional de reproducción de los oficios, la innovación que representaba la mecánica se expresaba en que era un arte que cuando se ejercía con consagración, y muchos así lo hicieron, demandaba conocimientos de ciertas disciplinas

1 Valero, Edgar. "Formas de aprendizaje tecnológico en la Bogotá de fines del siglo XIX: diversos esfuerzos y logros". (Ponencia presentada en el XI Congreso Nacional de Historia, Bogotá, agosto de 2000). Sobre las limitaciones en la asimilación del conocimiento científico véase: Lynch, John. "Los orígenes de la independencia Hispanoamericana", en: Bethell, Leslie (ed.). *Historia de América Latina.* Barcelona. coed. Cambridge University Press-Ed. Crítica, tomo 5, pp. 1 y ss; Jaramillo Velez, Rubén. *Colombia, la modernidad postergada.* Bogotá. coed. Argumentos-Temis, 1994.

matemáticas que estaban más allá de los que comúnmente se atribuían a otras labores artesanales. Su éxito como oficio estaba ligado a la capacidad que habían demostrado sus practicantes para adecuar la tecnología foránea a las necesidades del medio, en especial a la difícil navegación del río Magdalena, introduciendo innovaciones tanto tecnológica como en el diseño de las embarcaciones que con suficiencia afrontaron el desafío del río. En su ejercicio se conjugaron conocimientos, experiencias y culturas de trabajadores de distintas procedencias, muchos de ellos extranjeros que al mismo tiempo, se desempeñaron como empresarios de la navegación fluvial a vapor, lo que les otorgó un estatus y una prestancia social que trasladaron al oficio. Por tanto, para muchos pudo ser una posibilidad para salir del estado de indiferenciación social, lo que favoreció la formación un grupo de mecánicos prestantes por sus conocimientos, experiencias, pericias y honradez el que coexistió, algunas veces en conflictos, con un gran sector de trabajadores del oficio con más baja calificación y sin muchas de las virtudes señaladas, llamados simplemente "mecánicos". Esta diferenciación se reflejó en que el común de la gente distinguía entre el "ingeniero mecánico", el "maquinista mecánico" y el "mecánico".[2]

Como nos interesa analizar el proceso de formación de este grupo laboral, comenzaremos por describir las particulares del oficio, las características y la manera como se reproducía, la naturaleza de sus reivindicaciones.

5.1 Los ingenieros mecánicos

La mecánica fue un oficio calificado surgido durante la república y sin antecedentes en el período colonial. Lo que más se le parecía era el oficio de la cerrajería, el que no logró desarrollarse en nuestro medio, a pesar de que en 1882 se llevó a cabo la mayor iniciativa gubernamental de ese siglo en pro de los oficios manuales, al crear un taller para enseñarla con todos sus implementos importados de Francia y traídos por Francois Martial Rambaud, cerrajero de ese país, especialmente contratado para que se colocara al frente de ese establecimiento, el que funcionó por corto tiempo en las amplias instalaciones del convento de Santa Teresa de Cartagena.[3] A pesar de su novedad, la mecánica tuvo muchas características similares a los demás oficios artesanales en la medida en que su calificación implicaba conocimientos situados más allá de lo común e inventivas y destrezas por parte de sus ejercitantes debido a que no era, ni aún lo es en su totalidad, una labor estandarizada y efectuada mediante procedimientos automáticos, repetitivos y monótonos. Pero al mismo tiempo el oficio era resultado de la industria moderna, de la navegación fluvial a vapor y de los ferrocarriles, por lo que poseía ciertas características que lo diferenciaban del trabajo artesanal. Una de ellas era la pérdida de propiedad sobre las herramientas, las que pertenecían al taller de la compañía y no a los mecánicos. Otro era el sometimiento a un horario y a un reglamento de trabajo, el que surgió cuando las empresas que concentraban a un significativo número de trabajadores no pudieron seguir controlándolos por medio de reglamentos orales establecidos por la tradición, como posiblemente sucedía en el taller artesanal. Entre la protesta de mediados del siglo XIX descrita por el cronista P. M. Revollo (la de los maestros de ribera y calafates quienes ante la actitud de la persona que los contrató de negarles el tradicional refrigerio que se

2 A la vuelta de los años 1930 un listado oficial reconocía la existencia de los siguientes oficios mecánicos especializados: "36 mecánicos torneros, 16 ingenieros mecánicos-armadores, 98 maquinistas-mecánicos y 23 motoristas, herreros y electricistas". Ver: BME, N° 11, 1933, p. 50. La diferencia entre "ingeniero mecánico" y "maquinista mecánico" aparece en la tantas veces citada obra del capitán Acosta, p. 99.

3 "Producto del taller de cerrajería en junio de 1882", en: *Diario de Bolivar.* Cartagena, agosto 23 de 1882; "Cerrajería", en: *El Porvenir*. Cartagena, mayo 11 de 1879. "Taller de Ebanistería y Taller de Cerrajería", en: *Compilacion de documentos referentes a los bienes del departamento.* Cartagena. Tip. de A. Araujo, 1898, pp. 114-117.

acostumbraba, se quejaron ante el maestro y este les respondió: "muchachos cojan las herramientas y vámonos") y la queja aparecida en un periódico de 1925 en el que se elevaba una denuncia ante las autoridades porque la compañía extranjera que estaba al frente de las obras de Bocas de Ceniza les daba a sus mecánicos herramientas que consideraban de mala calidad y los sancionaban si se deterioraban rápidamente, existe una diferencia: aquellos eran trabajadores independientes, dueños de su trabajo y tenían una relación de propiedad directa con sus instrumentos de trabajo, lo que en gran medida significa un mayor control sobre el proceso de trabajo y las condiciones en que se realizaba.[4] Por tanto, en los mecánicos que dependían de los astilleros vamos a encontrar un componente que facilitará más rápidamente la proletarización, debido a que las empresas navieras y ferrocarrileras comenzaron a tener ingerencia en la selección del personal y establecieron controles sobre el tiempo y el trabajo de aquellos.

La mecánica era un arte en la medida en que su ejercicio cabal demandaba un aprendizaje hasta cierto punto metódico, disciplinado al tiempo que sus ejercitantes, si querían sobresalir tenían que poner en juego toda su inventiva e inteligencia. Dominarlo cabalmente exigía someterse a unas reglas, un orden y una disciplina determinadas por la cultura laboral de quien enseñaba. Esto era así porque la mecánica moderna formaba parte de los oficios que, para expresarlo con Eric Hobsbawm, "... comprobaron que profesionalmente les era más útil hacer cálculos por escrito y utilizar o hacer proyectos que a otros y, por tanto, tendían a ser más estudiosos".[5] Muchos de sus ejercitantes se autoconsideraban como artesanos debido a que veían en la mecánica la representación del "arte por excelencia", en la medida en que, para parodiar al caso francés del Antiguo Régimen, "... era una actividad dadora de reglas o legislativa: el arte y sus reglas eran el medio de crear y mantener el orden en la vida humana en general, de someter nuestras pasiones sin regla a la razón y dirigirlas a fines ordenados y útiles de diversas clases."[6]

No se crea que fueron pocos los mecánicos que se sometieron a ese proceso de aprendizaje ordenado, metódico y disciplinado. Como fue un oficio introducido por técnicos extranjeros, éstos, aunque generosos en la enseñanza como se comprueba al analizar el incremento de los mecánicos nativos, venían de países que, como Inglaterra, Alemania, Holanda y los Estados Unidos, poseían fuertes tradiciones gremiales, y aunque no podían trasplantarlas artificialmente en nuestro territorio, sí velaron por controlar la promoción indiscriminada de practicantes del oficio, mediante el establecimiento de unas exigencias de conocimientos, experiencia y pericia que debían dominarse dado el alto riesgo que suponía la navegación fluvial a vapor, de la que en algunas ocasiones eran socios. Además, como se anotó con anterioridad, cuando aumentó la presión de la mano de obra sobre los oficios, el Estado emitió los decretos 801 de 1923 y 1.661 de 1933 que reglamentaron los ascensos y las promociones laborales. El listado de conocimientos y pericias técnicas exigidas por estas disposiciones oficiales, más que una medida caprichosa del gobierno recogía la tradición que ya se había consolidado y que habían iniciado los técnicos foráneos. El propósito del capitán Julio Acosta H. al publicar en 1945 su Manual del Navegante era el de facilitar el aprendizaje, sistematizando y popularizando un poco los conocimientos exigidos por el último de los decretos mencionados. El libro, que contiene un capítulo sobre "Las nociones generales de mecánica", representa el esfuerzo realizado por su autor:

4 Revollo, P. M. *Mis memorias,* p. 188; "La casa Ulen", en: *Diario del Comercio*. Barranquilla, octubre 17 de 1925. Sobre la relación del artesano con sus herramientas y su trabajo véase: Hobsbawm, Eric. *Gente poco corriente,* pp. 101-102.

5 Ibid., pp. 95-96.

6 Véase: Sewell, William Jr. *Trabajo y revolución en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Régimen hasta 1848.* Madrid. Taurus Ed., 1992, p. 46. La imagen no es falsa como puede creerse y se constata en la gran cantidad de artículos periodísticos que aparecen en la prensa regional de comienzos del siglo XX, que insisten en la importancia de enseñar un arte u oficio.

> Con el objeto de conservar el lenguaje familiar del navegante y evitar en lo posible el uso de palabras técnicas que emplean los libros consultados y poder dar fórmulas claras y con ejemplos, me asesoré del inolvidable amigo y famoso Ingeniero-Mecánico don Germán Ribón C., quien en su taller de mecánica y fundición me explicaba el funcionamiento de las máquinas de vapor y calderas, inyectores, el funcionamiento de los órganos de seguridad de las calderas y de los motores de electricidad, etc., etc.. También recibí datos muy interesantes sobre máquinas de vapor y calderas, del competente maquinista-mecánico, capitán Andrés Peñate.
>
> A base de las obras consultadas y de los capitanes recibidos, y poniendo de mi parte lo que la larga práctica me ha enseñado, es como he venido a sintetizar las instrucciones que pongo a continuación.[7]

Para finales de los años veinte se reconocía a Barranquilla como "... asiento de un centenar de hombres que en la reflexión y el estudio, han llegado a adquirir conocimientos que luego puestos en acción, han eslabonado la tenaz persecución de un ideal. Hombres nacidos para el trabajo y para el desarrollo de grandes fuerzas, a su cerebro y a su dinámico impulso se le debe en parte el florecimiento de una ciudad joven como esta". Entre estos sobresalían Cristóbal Striedinguer, Bartolomé Vizcaya, Luis Pérez G., Miguel Ramos, Miguel Suárez B., José P. Rocha, Ernesto Duncan, Genaro Pérez, Matías Durán, Max Carriazo, Leopoldo Tovar Arteta, Alfonso de Caro, Alejandro Mcausland, Mortimer y Cesar de Lima, Ángel y Alberto Chegwin, Germán Ribón Castellanos, Pedro Baca, Luis del Valle, Luis Angulo Senior, Andrés Peñate y muchos más, quienes vivían atentos al oficio, a las novedades y a las formas de adquirir los conocimientos y la pericia mecánica. Una publicación reconocía al capitán y armador Manuel Betancourt como "... un ejemplo de energía y constancia que puede enorgullecerse legítimamente de haber conquistado a pulso una sólida reputación industrial, puesto que desde muy joven viene sumando éxitos a sus trabajos sin más favor ni apoyo que el de su propio valer". En 1906 se decía de Alejandro Mcausland, jefe de talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, que:

> Su distracción favorita es el estudio de obras de su profesión, a lo que une otras bellas cualidades: sobriedad, amor al trabajo y a su familia de modo acendrado...
>
> Y como jefe del Taller referido ha enseñado a los jóvenes que hoy son ingenieros y jefes de talleres, quienes le profesan sincero afecto y respeto... pues sabe conservar la dualidad de tratarles con guante de seda y mano de hierro. Y es que aunque el seños Mcausland es toda bondad, es hombre que jamás transigirá con una desviación de la recta del cumplimiento del deber... sus inteligentes subordinados le secundan con precisión matemática.
>
> Un hijo del señor Mcausland... oficia como aprendiz del Taller en el departamento de dibujo existente en los talleres y cada día va adquiriendo altos conocimientos en su ramo.

De parecido talante era Pedro Baca, quien para 1928 contaba con 25 años de experiencia, estudioso de su arte; "Ha armado y construido más de 17 vapores de hasta 500 toneladas algunos de ellos y cerca de 70 planchones y lanchas..."[8] Sin

7 Acosta H., Julio. *Manual del navegante,* p. 99;

8 "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", en: *El Progreso.* Barranquilla, octubre 22 de 1906. Sobre M. Betancourt, Pedro Baca, Alberto Chegwin y Leopoldo Tovar A. ver: *Don Ramiro. Mis entrevistas,* pp. 231 y 241, 276-277, 272, 66 Y 80-83. Al lado de los armadores y grandes mecánicos ligados a la navegación a vapor estuvieron los mecánicos fabriles como Arturo Samudio, Tirso Schemell, Carlos Fisher, Antonio Angulo.

duda alguna que, aunque minoritario, este sector era al mismo tiempo, representativo pues de 1.809 mecánicos que trae el censo de 1928, el 10% pertenecía a la AIM, la que no abría sus puertas a cualquier persona sino sólo a lo más graneado del oficio, porcentaje que se mantuvo igual en una publicación de estadística municipal de 1933 que resalta la presencia de casi dos centenas de mecánicos prestantes.[9]

Pero al igual de lo que acontece en otros oficios artesanales, a su lado se hallaba un gran número de mecánicos que crecía con la expansión de algunos dispositivos técnicos de pequeñas dimensiones (automóviles, pequeños dínamos y plantas de energía), el que llevaba a cabo labores repetitivas de mantenimiento y cuidado de motores. Estas novedades fueron introduciendo graduaciones en el ejercicio de la mecánica en concordancia con las áreas en que se ejercitaban. Los primeros sobresalían por sus inventivas y porque con los escasos recursos con que contaban debían obrar milagros en las reparaciones y confecciones de piezas. Miguel Goenaga, cronista barranquillero ya citado, reconocía a propósitos de la labor de los ingenieros mecánicos de Lima, "La escasez de elementos de aquellos tiempos, estimulaba el genio creador, y se cuentan de Mortimer de Lima rasgos de fino talento, que lo hacen digno de figurar entre los principales modeladores de la gran ciudad que hoy surge y crece...". Estos ingenieros mecánicos obligatoriamente debían estar al tanto de las innovaciones técnicas que rápidamente eran introducidas en nuestro medio, lo que se reflejó en la especialización de su taller, el que de un modesto establecimiento fundado en 1884, diez años más tarde se ensanchó y adquirió equipos de fundición para producir calderas y piezas para el ferrocarril de Bolívar y los vapores. Ya para 1928 el taller de los de Lima funcionaba en una edificación de 263 metros^2 y estaba organizado en secciones de mecánica, fundición, arquitectura naval y herrería, y empleaba a 25 trabajadores.[10]

Ante la situación de potencial pérdida del estatus del oficio, el grupo de mecánicos prestantes de Barranquilla asumió dos iniciativas: una fue la de defender ciertos privilegios como el de seleccionar a los ingenieros mecánicos de las compañías fluviales, mediante la creación en 1919 de su sociedad mutuaria, la AIM; la otra fue buscar regular la competencia en el oficio por medio de la enseñanza formal en instituciones oficiales, la que serviría de mecanismo de selección y depuración del personal, y por tanto ayudaría al enaltecimiento del trabajo. Por eso, si de la élite regional decimonónica partieron las peticiones y fallidos intentos para crear centros de enseñanza manual con el fín de preparar la mano de obra y ejercer un mejor control social, en el siglo XX las iniciativas surgieron de sectores de trabajadores quienes constantemente elevaron peticiones ante las autoridades para que se creara una institución especializada en la enseñanza teórico-práctica de cierto cuerpo de conocimientos y experiencias de las ingenierías. Algunos mecánicos que ocupaban empleos claves en las áreas portuaria e industrial, fueron los que más insistieron en esta aspiración, pues reconocían que la simplificación de los dispositivos técnicos y el surgimiento de otros y la importación de tecnología novedosa que poco tenía que ver con la que le precedía, así como el crecimiento del número de mecánicos, eran factores que apuntaban en dirección contraria al prestigio del oficio.

9 Ver: BME, 1933, N° 11, p. 50. *Don Ramiro. Mis entrevistas,* pp. 242-248. Para 1921 la AIM contaba con tres propiedades urbanas y un capital para préstamos de 1.500 dólares. "La organización obrera en Barranquilla", en: Acción social. Barranquilla, julio 10 de 1921.

10 Ver: "Taller Colombiano", en: *El Porvenir*. Cartagena, mayo 18 de 1894 y *Don Ramiro. Mis entrevistas,* pp. 207-215.

5.2 El aprendizaje de las técnicas: un asunto dejado para la escuela de la vida

Poner de presente la manera en que el oficio se reproducía es señalar la incapacidad de la élite regional y del Estado para promover la educación técnica en la región costeña, y al mismo tiempo resaltar la capacidad de los estratos bajos para acceder a un oficio que ortogaba reconocimiento y en algunas ocasiones buenos ingresos. Los primeros en varias ocasiones intentaron reaccionar frente a la indolencia tecnológica y desde comienzos de la república promulgaron iniciativas para favorecer el surgimiento de la enseñanza de las técnicas modernas. Frente a las precariedades de conocimientos técnicos las autoridades gubernamentales expresaron algunas inquietudes y el interés en estimular las inmigraciones de menestrales de otros países para que aportaran los conocimientos técnicos considerados prerrequisitos para el crecimiento económico y condición esencial para acabar con la herencia colonial de aversión al trabajo manual. Sin embargo, vistas a largo plazo los resultados de las medidas emitidas fueron magros.[11] Este interés también fue estimulado por una visión crítica sobre el estado de las artes en esta región, consideradas atrasadas y abandonadas, señalándose, quizá con un poco de exageración que, "...aún respecto de las no ignoradas son raros los que las entienden bien y en el cual son más raros todavía los artesanos honrados por razón de que, generalmente hablando, no se dedican a un oficio sino los que por su absoluta nulidad, por sus vicios o torpeza no han podido lograr otro destino".[12]

Más que voluntad para superarla, frente a esta situación lo que abunda son los lamentos por la incapacidad de sacar adelante el aprendizaje de las técnicas por medio de canales institucionales. El tema aparece por vez primera como una preocupación central después de la guerra civil de los Supremos (1839-1842), la que tuvo un impacto negativo sobre el orden social tradicional, llevando a la élite provincial, lo mismo que a la nacional, a pensar que un recurso para el logro de la disciplina social era el trabajo. Desde los años de 1840 se hicieron planes dirigidos a preparar a los artesanos, pero casi todos fracasaron. En 1842 la Cámara de la provincia de Cartagena peticionó ante el Congreso de la República cerrar la Universidad del Magdalena (como se le llamaba a la Universidad de Cartagena) para abrir en el mismo recinto estudios técnicos que encaminaran a la juventud hacia las artes. Esta fue una propuesta recurrente a lo largo de esa centuria y aún en 1899 el Secretario de Instrucción Pública propuso cerrar la Universidad y abrir una escuela de artes y oficios.[13] A comienzos de 1847 la Sociedad de Fomento Industrial de la Provincia de Cartagena abrió una escuela para tejer sombreros de paja e introdujo utensilio de ebanistería para crear un taller de instrumentos musicales, pero al finalizar el año reconocía haber, "... tenido que luchar contra varios inconvenientes, hasta el extremo de tener que pagar para conseguir que se dedicasen algunos jóvenes al beneficio y tejido de la paja jipijapa".

Poco después, en 1850, los artesanos agrupados en la Sociedad Democrática de Cartagena, exigían al Cabildo Municipal establecer escuelas-talleres, argumentado que se debía preparar de mejor forma a los niños aprendices, enseñándoles a leer y escribir para que "... no sean unos idiotas que maquinalmente desempeñan las operaciones que por rutina ... aprendieron en el arte u oficio a que se dedicaron". Un año más tarde, la Cámara Provincial abrió en el Colegio Nacional (Universidad de Cartagena) una cátedra de artes y oficios cuyo propósito era "...elevar

11 Sobre esas iniciativas durante la primera mitad del siglo XIX ver: Solano D., Sergio P. "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX", en: *Historia y Cultura,* N° 3. Cartagena. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena, 1994 .

12 El mejor indicador de este atraso son las difíciles condiciones de vida de sus ejercitantes, las que se deducen de sus escasas capacidades de ahorro y de endeudamiento como se comprueba en los balances semestrales de la Caja de Ahorro de la provincia, en los que las sumas prestadas a los artesanos ocupan el penúltimo lugar, sólo aventajando a los labriegos. "Caja de Ahorro de la provincia", en: *Semanario de la Provincia de Cartagena.* junio 18 de 1847, enero 23 de 1848 y enero 27 de 1850; los listados de personas obligadas a pagar el servicio personal subsidiario corroboran lo afirmado, pues en la última categoría, la de "los menos acomodados", aparece el mayor número de artesanos. Solano D., Sergio P. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX", en: *Boletín Cultural Bibliográfico,* N° 22. (Bogotá: Biblioteca Luis Ángel Arango, 1989).

13 "Exposición que presenta el Secretario de Instrucción Pública...", en: *Registro de Bolívar.* Cartagena, abril 27 de 1899; también ver: "Revolución de 1839 y 1840", en: SPC, enero 29 de 1843.

la inteligencia de los artesanos... enseñarles la manera de aplicar al trabajo los principios científicos de que ahora han carecido para aumentar de ese modo la acción productiva de sus brazos y proporcionarles directamente una suma de bienestar más considerable”.[14] Años después, en 1857, la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar intentó organizar en el Instituto Boliviano (nombre dado a la Universidad de Cartagena) las academias de Ciencias Exactas, Naútica y Físicas y Naturales. La primera, además de impartir conocimientos matemáticos, debía preparar a los estudiantes en el conocimiento de máquinas, mecánica, arquitectura civil, diseño y construcción de caminos, de puentes, de calzadas y de canales, programación del tiempo a invertir en los trabajos, diseño de presupuestos y manejo de personal laboral. Estos conocimientos se recibirían a lo largo de cuatro años al cabo de los cuales se alcanzaría el título de Ingeniero Civil. La Academia Naútica calificaría personal en todo lo relacionado con construcción naval, maniobras y faenas de buques y máquinas de vapor, y la Academia de Ciencias Físicas y Naturales formaría personal en mecánica aplicada a las artes, agricultura tropical y veterinaria. Pocos meses después se reconocía que ninguna de las academias funcionaban debido a los requisitos estipulados para la admisión de estudiantes (conocimientos de inglés, francés, aritmética, algebra y geometría) y en 1860 se abandonó este proyecto y se abrieron escuelas en las que se suprimió cualquier interés en impartir conocimientos prácticos.

En 1870 nuevamente se ensayó difundir conocimientos técnicos por medio de la creación de una Escuela de Artes y Oficios en la capital del Estado, en la que se enseñaría contabilidad y prácticas manuales en un taller de mecánica, herrería y fundición y otro para el aprendizaje de la elaboración artística de objetos de carey. En 1878, por iniciativa del cubano Francisco Javier Balmaseda, se creó la Sociedad Industrial y de Beneficiencia, la que se propuso impulsar el arte de la sombrerería en Cartagena y poblaciones aledañas, contratando para ello a varios artesanos cubanos. Según el informe de su fundador existían más de 1.500 personas, en su mayoría mujeres, interesadas en aprender este arte y para poder dar abasto recibieron el monasterio de Santa Teresa refaccionado gratuitamente por artesanos cartageneros. Se escogió la sombrerería por tres razones: abundancia de materias primas, mano de obra barata (mujeres, ancianos y niños) y mercado seguro en Cuba, Puerto Rico, Las Antillas, Brasil y los Estados Unidos. A pesar de todos los esfueros de su director, esta iniciativa pronto fracasó como todas las anteriores.[15] Un año después, en 1879, se creó un Taller de Cerrajería, dirigido a reparar y elaborar diversos objetos de metal (válvulas de calderas de vapor, llaves de pianos, ejes de sierras, aldabones, rifles, pernos, bisagras, tornillos, marcas de ganado, candados, cerrojos, etc.), empleando una diversidad de herramientas compradas por el Estado de Bolívar en Francia, las que fueron escasamente utilizadas debido al desconocimiento de las técnicas por parte de quienes allí se educaban. Esfuerzos de igual tenor se hicieron en el Estado del Magdalena, en el que se abrió una escuela de sombrerería entre 1874 y 1879 con igual fracaso; sólo en 1890 en Santa Marta inició actividades una Escuela de Artes y Oficios en la que se enseñaba sombrerería y carpintería, esta última bajo la dirección del extranjero Robert McKinley. Los ejemplos los podríamos multiplicar pero todos confirman el fracaso de los programas de educación técnica en la región, lo que afectó cualquier posibilidad de preparar la mano de obra por procedimientos institucionales no rutinarios.

En la base de estos fracasos las autoridades de la época consideraron factores como la escasez presupuestal, la ausencia de maestros preparados, los atrasados

14 “Qué es un gobierno socialista?”, en: *La Democracia. C*artagena, febrero 20 de 1851; “Petición de la Cámara Provincial sobre supresión de la Universidad del Magdalena y aplicación de sus rentas a la educación industrial”, en: SPC, Cartagena, octubre 2 de 1842; abril 11 y septiembre 19 de 1847; “Escuelas-talleres”, en: *El Artesano*. Cartagena, marzo 24 de 1850. (copia facsimilar).

15 El inventario es el siguiente: máquina para taladrar, tornillos giratorios, tornillos fijos, fraguas dobles, fuelles manuales, martillos medianos y machos, chase para aplanar, cortafríos, escofines, mollejones, tarrajas dobles, sierras para metales, berbiquíes, compases, escuadras, tenazas, llaves zapatas, yunques, tornos, corta tubos, serruchos, hachas, tijeras corta hojalata, limas, brocas, esmeriles, barrenas. También tenían una sección de ebanistería con máquinas movidas por vapor y sus respectivas calderas. “Producto del taller de cerrajería en junio de 1882”, en: *Diario de Bolívar.* Cartagena, agosto 23 de 1882; “Cerrajería”, en: *El Porvenir*. Cartagena, mayo 11 de 1879. “Taller de Ebanistería y Taller de Cerrajería”, en: *Compilacion de documentos referentes a los bienes del departamento,* pp. 114-117; “Informe del presidente de la Sociedad Anónima Industrial y de Beneficencia, al Secretario General del Estado”, en: *Diario de Bolívar.* Cartagena, febrero 17 de 1878 e “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”, en: *El Porvenir*. Cartagena, febrero 23 de 1879. Ver: “Ley de diciembre 3 de 1857. Sobre Instrucción Pública”, en: *Gaceta Oficial del Estado de Bolívar.* Cartagena, diciembre 20 de 1857; “Mensaje del Gobernador del Estado de Bolívar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1858” y “Decreto del 26 de marzo, orgánico para los Colegios del Estado”, en: Ibid. Cartagena, octubre 10 de 1858 y abril 15 de 1860. Archivo Histórico del Magdalena. Informe del gobernador Goenaga. 1890. *Impresos*. p. 49. Los datos relativos al Magdalena los tomamos de Alarcón, Luis A. Sociedad y politica en el Estado del Magdalena, 1857-1886. (Trabajo inédito que forma parte de su tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional-Universidad del Atlántico).

métodos pedagógicos y los valores sociales tradicionales que resistían a lo que hoy denominamos racionalidad instrumental moderna.[16] En efecto, la inestabilidad política que desembocaba en permanentes guerras civiles, las continuas crisis económicas resultados de factores naturales (plagas de langostas, inundaciones, epidemias de viruela, etc.), las fluctuaciones de los precios de los productos colombianos en los mercados internacionales y las restricciones del circulante que afectaban a las casas comerciales costeñas, redundaban desfavorablemente en el erario público del Estado y posterior departamento de Bolívar.

Esto también afectaba a la educación elemental y universitaria por lo que la vida institucional educativa era muy precaria, desempeñando un débil papel en la creación de una sociedad capaz de producir y reproducir el conocimiento por vías institucionales y de hacer de estos un mecanismo de movilidad social mediante la formación de una élite técnica.[17] En el Estado de Bolívar el propósito tendiente a preparar docentes, especialmente después de la llegada en 1872 de Julio Walner, miembro de la misión de pedagogos alemanes, tuvo un éxito relativo. La poca inclinación de la juventud por la docencia, en parte se debió al peso de la herencia española que determinaba una propensión por las llamadas profesiones liberales (derecho y medicina) y la falta de estímulos de movilidad social para aquella. Mientras que un jurisconsulto y un médico tenían asegurada la posibilidad del ascenso social mediante una carrera político-administrativa; el docente se hallaba frente a la imposibilidad de participar abiertamente en política y ante la frágil existencia de los institutos educativos (tanto en número como en funcionamiento), así como al desempeño de múltiples áreas del conocimiento por pocas personas, como se puede comprobar al leer la aún inédita Compilación de Documentos para la Historia de la Universidad de Cartagena realizada por Pastor Restrepo.

Además, el peso de la tradición, reacia a que los niños asistieran a las escuelas también influyó en esta situación desfavorable. Se haría necesario una historia de la educación en esta región para sasonarla con simpáticas y desafortunadas anécdotas que denotan la resistencia de los padres de extracción popular para que sus niños asistieran a los colegios, lo que obligó a crear la policía de escuelas con el fin de sacar a los niños de sus casas para llevarlos a los colegios. En cierta medida los métodos pedagógicos (predominio del castigo corporal como puede leerse en la novela Cosme del barranquillero José Felix Fuenmayor, publicada en 1927), contribuían a esta oposición. Otra razón era que el padre terminaba perdiendo al hijo para las labores que requerían del concurso de toda la familia, aduciendo que una vez acababa los estudios primarios no podía continuar los secundarios y muchos menos los universitarios por inexistencia de instituciones y la carencia de recursos. Por otra parte, el interés en el aprendizaje de las técnicas (al menos las agropecuarias) estaba disminuido porque los métodos tradicionales de laboreo de la tierra (agricultura extensiva) requerían de poca inversión.[18] Pero la razón cultural de mayor peso en esta resistencia era el predominio de una cultura oral y por tanto la hegemonía que mantenía el sentido del oído sobre los demás, en especial sobre el de la vista, tan indispensable para que se desarrolle una cultura sustentada en la grafía y en los instrumentos institucionales que ello implica (escuelas, libros, etc.). De ahí que toda la pedagogía del siglo XIX se basara en la lectura en voz alta y en dispositivos atávicos como la memorización, manera de aceptar el peso de esa tradición.

16 "Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena"; "Informe del Director de Instrucción Pública del Estado" e "Informe del Gobernador de la provincia de Barranquilla", en: *Diario de Bolívar.* Cartagena, julio 26, agosto 16 y 17 de 1878.

17 A este respecto el caso de Barranquilla es muy diciente, pues un análisis de los rubros presupuestales destinados a la educación pública permite ver que su crecimiento no se compadece con el aumento de la población en edad escolar, existiendo un déficit subsanado en parte por la educación privada. Así, entre los años de 1878, 1887, 1902, 1913, 1921 y 1935, el presupuesto educativo fluctuó del 14% al 8%, 9%, 14%, 9% y 6% respectivamente. Mientras esto sucedía, la relación entre la población en edad escolar con la población total de dicha ciudad pasó del 5% en 1883 al 7% en 1931, y en esos mismos períodos las escuelas públicas se multiplicaron por dos y las privadas lo hicieron por siete. *CMB, Libros de acuerdos.* Varios años; mensaje del presidente constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la asamblea legislativa en sus sesiones ordinarias de 1883. (Cartagena: Tip. de A. Araujo, 1883), p. 86; BME, N° 15, 1934 ; Rasch Silva, Enrique. *Guía comercial de Barranquilla.* En 1896 en la Provincia de Barranquilla (actual departamento del Atlántico), de 60.000 habitantes apenas 1.400 niños asistían a las escuelas. "Informe que presenta el Inspector de Instrucción Pública de la Provincia de Barranquilla", en: *Registro de Bolívar.* Cartagena, enero 6 de 1897.

18 Ver: Bejarano, Jesús. *Economia y poder.* Bogotá. Coed. Sociedad de Agricultores de Colombia-Cerec, 1985, caps. I y II; Safford, Frank. *El ideal de lo práctico.* Bogotá. El Áncora Eds., 1989), pp. 128 y ss.

Pese a todo esto, el desarrollo de la economía urbana moderna, con sus instalaciones portuarias, talleres y fábricas enfrentó la tarea de lograr que el operario adquiriera los conocimientos técnicos y la destreza manual para el manejo de la maquinaria y el desempeño de los oficios establecidos por la división técnica del trabajo en las empresas. Esto requería de un proceso de enseñanza-aprendizaje de cierta duración, muchas veces atravesado por conflictos (resistencias pasivas, deserciones, discusiones, paros, etc.) Aunque la existencia de tradiciones artesanales relacionadas con algunos oficios industriales favoreció el desarrollo de estos últimos, por sí solas no bastaban, pues llegado el desarrollo portuario e industrial al empleo de alta tecnología, surgió la necesidad de preparar la mano de obra a través de institutos especializados. En las ciudades portuarias del Caribe colombiano, los centros técnicos educativos se abrieron durante la segunda mitad del siglo XX, por lo que la preparación de la mano de obra se dio por vías empíricas, lo que sí dio abasto para el nivel promedio de la tecnología industrial empleada, ello no satisfacía las necesidades de ciertas áreas industriales que emplearon maquinarias complejas y procesos productivos que requerían de conocimientos previos.

De hecho y aunque faltaran instituciones educativas en las que se preparara al personal obrero, desde mediados del siglo XIX la existencia de los astilleros y de los vapores y de los talleres de los ferrocarriles permitió generar una escuela en las artes mecánicas, tanto por la relación directa con la tecnología moderna como por la presencia de expertos extranjeros que realizaron las obras de montaje y de mantenimiento de ambos medios de locomoción. Ingenieros, empresarios y técnicos extranjeros fueron puntales básicos en la formación de una experiencia mecánica, creándose una especie de tradición "ingenieril" por fuera de los contextos educativos formales, hasta tal punto que el dominio de ciertos conocimientos ayudó a que el denominativo de *ingeniero* pasara de una connotación de status profesional (por los estudios académicos que implicaba) a la denominación de un oficio, el que sólo en 1920 fue reglamentado por el gobierno nacional para estipular ciertas condiciones que debían tener presente los empresarios de las compañías de vapores al escoger el personal de las embarcaciones.[19]

Esta tradición mecánica se inició gracias al empresario alemán Juan Bernardo Elbers, quien en 1825 trajo a varios técnicos extranjeros (Juan Batis, James Patten, Santiago C. Reeves, Nugent, Jarlin y al holandés Julián Coca), para atender todo lo relativo a la conducción de los primeros vapores que introdujo en el río Magdalena. Tiempo después montó un aserradero, la famosa Maestranza o Casa de la Chimenea, como popularmente se le conoció en la primera mitad del siglo XIX, para diseñar y ensamblar los cascos de los vapores y para ello trajo a los ingenieros y ebanistas Georg Henessey, Michael Callahan, James Mcallum y Alexander Wilson. En 1856 la Compañía Unida de Navegación a Vapor en el Río Magdalena creó el primer astillero en el sentido estricto del término; años después, un trabajador del río que conoció esos talleres describió sus instalaciones en los siguientes términos: "...el edificio en que estuvieron sus oficinas, bodegas tanto de cal y canto como de hierro, ranflas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso varadero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos y varias planchas y bongos".[20]

Posteriormente en Barranquilla el número de astilleros fue creciendo y se elevó el número de trabajadores nativos vinculado al ejercicio de las artes mecánicas

19 En 1924 la Sociedad Colombiana de Ingenieros reconocía que en el país la libertad de ejercicio profesional permitía que cualquier persona se desempeñara como ingeniero sin previa licencia oficial y que sólo, según la ley 46 de 1904, se pedía título profesional a ingenieros que desempeñaran cargos públicos. Ver: *Anales de Ingenieria,* N° 306. Bogotá. Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1924, p. 53. En 1922 se definía el oficio de ingeniero de la siguiente manera: "Ingeniero. Úsase incorrectamente por maquinista: persona que dirige o gobierna una máquina". Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño,* p. 371.

20 Mcausland, Tomás. "Historia de la navegación por vapores en el río Magdalena desde el año de 1824", en: Martínez Aparicio, A. y Niebles, R. *Directorio anuario de Barranquilla,* pp. 4-43; AHA. Fondo notarial. Libro de 1828. Tomo único, Escritura Pública (EP) N° 55. Sobre el contrato con estos técnicos ver: Libro de 1823-1827. Tomo único. (EP) N° 103. Para los años de 1840, una compañía franco-colombiana que intentaba realizar explotaciones auríferas en el alto río Sinú, trajo a varios técnicos franceses, la mayoría de los cuales volvió a su lugar de origen y sólo se quedó el herrero Lacharme radicado en Montería. Striffler, Luis. *El rio Sinu.* Cartagena: Imp. Departamental, 1922.

que iban aprendiendo al lado de los foráneos, quienes también incrementaron su presencia en esta ciudad. El aprendizaje de los naturales de la región fue tal que ya en 1856 el barranquillero Ciriaco Pérez, quien después pasó a ser jefe de talleres y capitán de vapor, construyó los astilleros de la United Magdalena Steam Navigation Company. Según las memorias de un viejo capitán del río complementadas con la tradición oral de los miembros del gremio, en Barranquilla el mecánico Miguel Suárez B. fue el primero en construir un vapor con base en los planos que levantó, "... iniciando así la industria fluvial, que más tarde siguieron su feliz iniciativa otros ingenieros y capitanes" mencionados más arriba. En 1906 se señalaba que el ingeniero Alejandro Mcausland comenzó a aprender su oficio a la edad de 14 años (lo más problable al lado de su padre el capitán Tomás Mcausland); se desempeñó como ingeniero de vapores diez años más tarde y después como director de los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, en la que armó más de 20 vapores gracias al dominio de conocimientos técnicos como la herrería, ingeniería, mecánica y pailería. El autor de la nota periodística se admira por el desprendimiento de Mcausland para enseñar a los jóvenes, su rectitud y honorabilidad y el respeto que le tenían los trabajadores. Iguales descripciones se daban sobre el maestro Pedro Baca A., quien comenzó a trabajar desde temprana edad en los astilleros, y ya para los años veinte, había construído 17 vapores y cerca de 70 planchones y lanchas; también el capitán Manuel Betancourt despertaba la admiración pues desde temprana edad se había iniciado en estas labores, desempeñando todos los cargos.[21]

La propagación de conocimientos técnicos por los astilleros y los talleres de los ferrocarriles en gran medida se vio favorecida debido a la inestabilidad laboral de los trabajadores. Aunque es de suponer que ambos sitios absorvieron a artesanos (herreros, ebanistas, paileros, etc.) y potencialmente los proletarizaron, el proceso no fue tan simple porque muchos de estos preferían el trabajo independiente para cuya producción nunca dejó de existir una demanda cautiva entre la población urbana costeña. Esto explica que el número de herrerías y carpinterías pasaran en Barranquilla de 7 y 6 en 1872 a 18 y 19 en 1892, así como el aparecimiento, para este último año, de nuevos talleres (3 de fundición) cuyos artesanos debieron formarse ligados a los establecimientos del sector del transporte. Verbigracia, Leopoldo Tovar Arteta, quien se había iniciado trabajando en talleres de compañías de navegación, a comienzos del siglo XX se independizó y montó su propio taller de mecánica y herrería, que alcanzó fama entre los barranquilleros por su inventiva. La vida de Alberto Chegwin también es del mismo talante pues después de trabajar durante años para empresas navieras, en 1921 fundó un taller de mecánica para garantizar la independencia de su familia. De igual talante fue la de Mortimer de Lima.[22] A la labor difusora de conocimientos de estos centros de las técnicas modernas se agregó el que muchas empresas novedosas en el medio y carentes de relación de continuidad con la producción artesanal, se vieron obligadas a traer especialistas extranjeros para atender sus procesos tecnológicos y productivos, personas que también difundieron conocimientos. En 1928 la Cervecería Barranquilla contaba con un sueco y dos alemanes, expertos en la producción de cerveza y en refrigeración; en ese mismo año Molinos La Nevada empleaba a un estadounidense, Sombreros Britania a un venezolano y cinco italianos, la Fábrica de Cigarrillos Santa Fe a un puertorriqueño, Calzado Faitala a cuatro italianos, Tejidos Obregón

21 "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", en: *El Progreso.* Barranquilla, octubre 22 de 1906; *Don Ramiro. Mis entrevistas,* pp. 270-280. Sobre la memoria del capitán consultar: Acosta, Julio. *Manual del navegante,* p. 29.

22 Para los datos de 1872 ver: Solano D., Sergio. "Barranquilla vista por su alcalde municipal en 1872", en: Suplemento intermedio. *Diario del Caribe.* Barranquilla, mayo 8 de 1988; para los datos de 1892 ver: Martínez A., Antonio y Niebles, Rafael. Op. Cit.; sobre L. Tovar y A. Chegwin ver: *Don Ramiro. Mis entrevistas.*

a tres ingleses y Mosaicos Pompeya a un español. En Cartagena el montaje y manejo del ferrocarril empleaba a 10 técnicos norteamericanos, la alfarería El Progreso de los Vélez Daníes a un técnico español.

Como ya se anotó, los decretos 801 de 1923 y 1.661 de 1933 nos dan una radiografía parcial de los conocimientos poseídos por este sector laboral que no solamente atendía las calderas y máquinas de los vapores fluviales sino también las de las fábricas, talleres y astilleros. El deseo de superación estimuló a algunos mecánicos a enriquecer sus conocimientos, y en sus modestas bibliotecas reposaban libros y revistas sobre sus ocupaciones. En Barranquilla el gremio de la AIM tenía su sede propia y en ella existía una biblioteca especializada en mecánica, ingeniería, hidráulica y física, y por las noches se impartía enseñanza en dibujo lineal y geometría. El aprendizaje hasta cierto punto se facilitaba pues, "... el idioma inglés estaba muy a la mano en esos tiempos en que la navegación fluvial era una carrera halagadora. Hasta en el lenguaje local penetraba la influencia del río, pues muchos términos que aquí se usan provienen de palabras inglesas que se oyeron por primera vez con el objeto que significan y adquirieron carta de ciudadanía en la terminología barranquillera." Además, en ambas ciudades las publicaciones periódicas en lengua inglesa estuvieron presentes desde la segunda mitad del siglo XIX; a finales de esa centuria en Barranquilla se editó el periódico bilingüe Shipping List, y para comienzos del siglo XX lo mismo hizo el diario *El Progreso*. En Cartagena el periódico *Unión Comercial* de los hermanos Luis C. y Domingo López Escauriaza, también editó una página en inglés entre 1915-1917. En los programas de estudios formales no faltaba la enseñanza del inglés y la actitud de los sectores cultos costeños frente a los neologismos de habla inglesa siempre fue tolerante, pues al fin y al cabo sus principales ciudades eran puertos, lo que contrasta, por ejemplo, con la actitud de la élite bogotana expresada en la obra de Rufino José Cuervo.[23]

Además, el oficio de mecánico era muy valorado en Barranquilla, pues algunos jóvenes de la élite estudiaron ingenierías en Inglaterra y los Estados Unidos (Rafael y Mauricio Obregón Arjona estudiaron ingeniería mecánica y eléctrica en los EU; José Antonio y Ramón Emiliani en Inglaterra y los EU; Bonifacio y Antonio Faillace en Italia y los EU; Alberto Urueta, los hermanos Roncallo, Diego A. De Castro, Julio E. Gerlein, Napoleón Salcedo, Antonio Angulo Senior en los EU). A más de ello, se cubría de la aureola de un pasado reciente de pioneros y hombres persistentes que habían sacado la navegación a vapor adelante. Como singularidad digna de resaltar fue este oficio el que por primera vez sentó a algunos centenares de sus miembros a estudiar en el sentido literal de la expresión, a leer manuales de ingeniería, mecánica, pailería, herrería, fundición, ebanistería y física. En los listados que algunas librerías publicaban en la prensa barranquillera a comienzos del siglo XX promocionando libros y revistas abundan los títulos de esos manuales, lo que nos indica que contaban con alguna demanda pese a la inexistencia de institutos de enseñanza de artes y oficios y muchos menos tecnológicos, los que solo surgirían a partir de 1940, cuando Julio Enrique Blanco, fundó la Universidad del Atlántico con una facultad de Química y Farmacia, lo que obedeció más a la demanda del sector industrial que a la de la navegación fluvial.

En un trabajo reciente Gabriel Poveda Ramos resumió los aportes de la navegación a vapor al conocimiento de la mecánica, lo que vale la pena citar en extenso:

23 Ver: Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño;* revollo, pedro m. Costeñismos colombianos; Gilard, Jacques. "Comentarios. El vocabulario costeño de Sundheim", en: *Aguaita,* N° 2. Cartagena. Observatorio del Caribe Colombiano, 1999, pp. 128-129; Castillo, Ariel. "El doble olvido de Adolfo Sundheim", en: Sundheim, Adolfo. Op. Cit.; Cuervo, Rufino José. *Apuntaciones criticas sobre el lenguaje bogotano.* Chartes. 1885. (1a ed.: 1872); para un análisis de la obra de los gramáticos bogotanos ver: Deas, Malcom. *Del poder y la gramatica.* Bogotá. Tercer Mundo Eds., 1993. Sobre los neologismos de habla inglesa empleados en Barranquilla ver: Goenaga, Miguel. *Lecturas locales,* p. 209 y p. xv.

> La caldera y la máquina de vapor. El manómetro de Bourdon. El sistema inglés de medidas mecánicas, volumétricas y térmicas. Las herramientas mecánicas manuales: limas, tenazas, llaves inglesas, almadonas. El aserradero de vapor para madera, sus máquinas y sus herramientas. El oficio de maquinista o "ingeniero". La contabilidad por partida doble. La soldadura de plomo y estaño. El oficio de herrero "pailero". El conocimiento de la técnica termodinámica. El primer conocimiento de engranajes y piezas mecánicas móviles. El primer conocimiento de lubricantes para metales. Las primeras bombas para agua, impelidas a mano. Los primeros polipastos, motores y poleas para mover cargas pesadas. Los primeros crisoles para fundir cobre o hierro. El manejo de altas temperaturas. El conocimiento de las chimeneas y su funcionamiento. Las primeras nociones empíricas sobre el movimiento de sólidos en líquidos. El primer conocimiento de tuberías, válvulas, accesorios, empaques, etc. Los primeros dínamos eléctricos para generar electricidad y luz eléctrica.[24]

Durante buena parte de dicha centuria las embarcaciones a vapor poseían cascos construidos en madera, al igual que su obra muerta, lo que demandó maestros carpinteros de ribera, calafates y carpinteros rasos. Allí también laboraban herreros, fundidores, paileros (y luego latoneros) que empleaban en sus actividades calderos y crisoles de fundición, hornos, forjas, fuelles de herradura, prensas, repartidores, taladros y brocas, tarrajas, tajones, rachet, tornos mecánicos (con sus respectivas copas de plato y de muelas, crucetas, mandriles, piñones de combinación, yunques, etc.), cabrestantes y muchas más máquinas y herramientas. Los mecánicos (en algunos casos herreros, paileros y fundidores al mismo tiempo) y armadores (diseñadores y constructores de vapores) constituían un grupo selecto situado en el centro de los talleres y astilleros. No olvidemos que en un comienzo máquinas y calderas solo se ensamblaban, pero después piezas de los primeros y la totalidad de estas últimas fueron producidas en algunos talleres. Estas habilidades, así como el diseño y ensamblaje de los vapores, requerían de conocimientos como física náutica, hidráulica, química, matemáticas, geometría, metales, etc. La información podría ampliarse pero sería muy prolija. Lo que hasta aquí nos interesa señalar es que el puerto colocaba toda esa cultura laboral a la vista de todos. Talleres y astilleros con todas sus máquinas y herramientas representaban una ventana para asomarse y apropiarse de parte de los conocimientos de Europa occidental y de los Estados Unidos.

5.3 Aportes técnicos y limitaciones del conocimiento empírico

Todos esos conocimientos y experiencias, resultado de la adaptación de la tecnología al medio, alcanzaron su mejor aplicación en la solución de los problemas de la navegabilidad del río Magdalena, dando como resultado un conjunto de innovaciones tecnológicas por parte del personal técnico y de operarios de los astilleros. Los primeros barcos que se ensamblaron en los astilleros costeños presentaron dificultades para la navegación por el río, pues aún no se dominaban los conocimientos teóricos y técnicos y los armadores los diseñaban un poco caprichosamente, y sin buscar las formas apropiadas para disminuir la resistencia del agua.

24 A riesgo de cansar al lector y por considerarlo de mayor importancia para lo que nos interesa resaltar como es la relación de los trabajadores portuarios y del transporte con la tecnología moderna, vamos a citar más aportes y a describir algunos cambios tecnológicos en los dispositivos técnicos que terminaron siendo conocidos, dominados e innovados en algunos aspectos. Gabriel Poveda R. anota que en el diseño y la construcción de un barco demandaba los siguientes conocimientos y pericias: "Medición de dimensiones geométricas. Dibujo mecánico. Pesaje de metales y maderas. Aserradero de madera. Cerrajería metalmecánica. Corte de metales manual con segueta y con cizalla. Latonería. Roblonadura (costura con roblones o bulones) ejecutada con almádana o con martillo de aire comprimido. Fundición de metales ferrosos y no ferrosos en crisol y en cubilote. Soldadura de arco eléctrico y electrodo. Embutido de láminas metálicas con prensa manual o prensa mecánica. Soldadura autógena (oxiacetilénica) y varilla fusible. Doblado de varillas a mano o con máquina manual. Doblado de láminas metálicas con máquinas. Torneado de metales. Calafateado de juntura de láminas. Montaje de piezas y parte de máquinas. Izada de cargas pesadas. Forjado a mano de barras y perfiles en yunque. Temple de piezas de hierro o de acero. Caldeo de piezas metálicas con soplete o fragua". Poveda Ramos, G. *Vapores fluviales de Colombia,* pp. 407-408 y 160.

"Todavía hay buques conocidos por los navegantes con el nombre de *celosos*, porque apenas les pega un chorro de costado dan la banda... se inclinan corriendo el peligro de voltearse..., señalaba a mediados del siglo XX el viejo capitán ya citado".[25] Con el paso de siglo los conocimientos mejoraron. En ello influyeron los viajes para especificar los requerimientos en la construcción de los cascos de empresarios y técnicos a los astilleros extranjeros donde se fabricaban los vapores. El gobierno nacional, intervino por medio del decreto N° 1 de febrero 5 de 1935, estipulando que todo plano de buque a ser construído debía ser aprobado por una unidad técnica de la Intendencia Fluvial.

Pero desde mucho antes, el diseño y construcción de los mismos había mejorado; un informe fechado en 1913 señala que la experiencia en la región llevó a modificar proas para buques de ríos de escasa profundidad. Concretamente hubo dos innovaciones: la llamada proa americana, compuesta por la prolongación de los dos planos laterales, formando una especie de cuchilla o filo que separaba los fluídos y los deslizaba sobre los costados y la proa alemana, integrada por la concurrencia de los dos planos verticales de los costados y del plano horizontal del fondo del casco, teniendo la primera, la ventaja de encontrar menos resistencia, pero la segunda permitía que la acción del agua debajo de la cubierta levantara un poco el buque, deslizándose sobre los bancos de arena y por ende, con menor riesgo de encallar. También las calderas de los vapores fueron modificadas para adaptarlas a las exigencias de la navegabilidad del Magdalena; para finales del siglo XIX la caldera tipo Lancashire había reemplazado a la tradicional Cornish y los ingenieros barranquilleros le adaptaron a ésta tubos de retorno del vapor que permitía a las embarcaciones dar marcha atrás en caso de tropezar con un banco de arena. Además, el nuevo dispositivo evitó, al diversificar la presión del vapor sobre el sistema de conducción, los desastres por explosiones. En Cartagena para finales del siglo XIX ya existía una mano de obra local lo suficientemente capacitada para construir chimeneas de 24 pies de alto y 3.5 pies de diámetro, anillos para hélices de vapores, muelles para pistones, pernos y otras piezas necesarias para los vapores de las empresas navieras y del ferrocarril radicados en esa ciudad.[26]

La euforia que despertaban estas destrezas llevó a que a comienzos de la centuria XX, nuevamente se realizaran esfuerzos encaminados a organizar algunas instituciones de enseñanza técnica para preparar la mano de obra. Algunos empresarios pensaron que Barranquilla debía convertirse en un centro de la industria naval y propusieron la creación de un instituto de estudios de ingeniería naval. En 1908 se creó el Colegio Industrial de Barranquilla en el que se enseñaba física, química elemental y su aplicación a la industria, contabilidad mercantil, tarifa de aduana, práctica comercial, documentos comerciales y dibujo lineal aplicado a las artes y los oficios, pero pronto se transformó en el ya tradicional Colegio de Barranquilla para Varones, con especialidad en bachillerato clásico. Algunos gremios mutualistas, como la AIM, mostraron alguna preocupación por mejorar la preparación técnica de sus afiliados, pero sin resultados significativos en el contexto laboral de esa ciudad. Iguales peticiones se elevaron en Cartagena, pero sin ningún resultado favorable.[27]

Ahora bien, sin duda que el aprendizaje empírico por parte de los trabajadores de sus funciones y de los dispositivos mecánicos de los equipos productivos fue benéfico, pero llegado a cierto nivel de desarrollo fabril, aquel comenzó a mostrar sus limitaciones. Por ello, a pesar que Alejandro López celebrara la función

25 Acosta, J. *Manual del navegante*, p. 107.

26 Sobre las innovaciones de las proas ver: Blanco Soto, Pedro. "Informe que rinde a la Sociedad Colombiana de Ingenieros... sobre un nuevo tipo de buque fluvial, patentado por el señor Max Carriazo", en: *Anales de Ingenieria,* Ns 247-248. Bogotá. Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1913, pp. 117-123; sobre las modificaciones a las calderas ver: "Conferencia en la Sociedad de Ingenieros y Mecánicos sobre el vapor por Carlos Fisher", en: *Accion Social.* Barranquilla, mayo 1°d e 1921. sobre las técnicas mecánicas en Cartagena ver: "Decreto N° 6. Por el cual se dispone la reparación de la cañonera La Popa", en: *Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar 1896*. Cartagena. Tip. de A. Araujo, 1897, pp. 138-139.

27 Para fines de los años veinte el constructor naval Manuel Betancourt al respecto se expresó así:

"...pero también sería conveniente que antes los educandos o aspirantes mecánicos e ingenieros tuvieran algunos conocimientos primarios en las materias, lo mismo que una sincera y firme vocación. En la forma indicada quien tenga vocación y esos conocimientos haría una carrera provechosa. Hoy muchos jóvenes ingresan al trabajo sin gusto ni vocación y ningún conocimiento y de allí que nunca surjan ni aporten a la profesión que quieren adoptar una idea ni nada. Barranquilla necesita hoy más que nunca de los especializados en esta rama industrial en la cual lleva con visos de eternidad la supremacía gallarda...Sus obreros y oficiales navales llevan con honra y orgullo sus títulos".

Don Ramiro. Mis entrevistas, p. 278 Rasch Silva, E. *Directorio comercial...* Op. Cit. Sobre Cartagena ver: "Ingeniería mecánica", en: *El Porvenir.* Cartagena, abril 11 de 1911.

de los astilleros en la propagación de los conocimientos técnicos a través del ejemplo y de la relación directa técnico-operario, desde comienzos de los años veinte se comenzó a reconocer que la multiplicación de los saberes técnicos por procedimientos prácticos, así como la preparación de la mano de obra por medio de mecanismos tradicionales propios de la vida artesanal, no bastaban para satisfacer las necesidades y las posibilidades del desarrollo industrial de la Costa. Los técnicos que estaban en el centro del problema de la industrial regional, expresaron sus inquietudes sobre las limitaciones que presentaban los obreros fabriles y exigían a las autoridades mayor atención al problema. En 1921 Arturo Samudio, ingeniero textilero de la Fábrica de Tejidos Obregón exigía la creación de,

> ...una escuela industrial donde el obrero obtenga aquellos conocimientos técnicos indispensables para desempeñar eficazmente su respectiva labor al frente de las máquinas a su cargo. No contamos con un centro consultivo de ingenieros donde ir a buscar solución de aquellos problemas que siempre surgen en el desarrollo del arte mecánico; y los operarios que tienen bajo su dependencia las calderas, motores de petróleo, bombas, telares, desmotadoras, etc., carecen en su mayoría del conocimiento fundamental científico de los principios que rigen la marcha de las máquinas apuntadas y las propiedades físicas de las materias trabajadas.

Otro artículo anotaba la existencia de pocos obreros técnicos que hubiesen aprendido sus oficios por fuera de los procedimientos empíricos, y señala que estos eran muy limitados, pues la necesidad de la rápida producción no daba tiempo para que los más aventajados técnicos se dedicaran a enseñar a los operarios.[28] Al señalarse la necesidad de un centro consultivo de ingenieros que diera soluciones a los problemas presentados por las artes mecánicas, se quería indicar que los impasses que iban más allá del conocimiento empírico y que implicaban el dominio de teorías y técnicas más elaboradas muy difícilmente encontraban solución entre los miembros de este gremio. Aquí no debe perderse de vista que la formación empírica de los ingenieros y mecánicos giraba alrededor de los dispositivos mecánicos de los buques y del diseño de los mismos pero no había formación suficiente para los problemas planteados por la tecnología y la producción fabril. Aún el mismo gremio de los ingenieros y mecánicos mostraba rezagamiento en este campo y para el decenio de los años veinte comenzó a perder el dominio de ciertos conocimientos técnicos que a pesar de lo elemental habían formado parte de su monopolio, lo que afectó su prestancia social.

Sin embargo, esta forma de dominio inmediato del conocimiento mecánico se constituyó en una limitante para algunas empresas fabriles cuyos modernos equipos y procesos productivos demandaban conocimientos que estaban más allá de la rutina. El desplazamiento del sistema de calderas por los motores de combustión interna fue uno de los elementos que terminó con algunos privilegios de los mecánicos, pues cuando aquél era el único que se empleaba, los mecánicos gozaban de cierta aureola "heroica" debido a que controlaban unas máquinas consideradas peligrosas dado las explosiones que en muchas ocasiones llevaron al naufragio de vapores y a la pérdida de vidas. El incremento del uso de motores de explosión interna y el crecimiento del parque automotor llevó a que el número de mecánicos se incrementara considerablemente, y ya para 1928 Barranquilla contaba con 1.809 mecánicos.[29]

28 "Conferencia técnica para obreros" y "La reorganización técnica del aprendizaje", en: *Accion Social.* Barranquilla, julio 17 y mayo 22 de 1921.

29 Ver: BME, 1930. N° 1. La queja de A. Samudio en: "La reorganización del aprendizaje", en: *Accion Social.* Barranquilla, mayo 2 de 1921.

Capítulo 6

Proletarización de los oficios

6

Proletarización de los oficios

Mientras que desde muy temprano los braceros y tripulantes comenzaron a luchar por mejoras en el nivel de vida, contra el sistema de contratistas y por una vida más digna (mejores condiciones de trabajo y de alimentación), a la par que empezaron a construir una identidad social sometida a prueba en esos conflictos, el frente de combate de la oficialidad era otro. Lo primero que resalta es que la oficialidad estuvo ausente en los conflictos laborales, o no fue actor de primera fila. Sus luchas estaban más encaminadas a conservar un status social que se vio amenazado desde diferentes frentes. Al igual que muchos maestros artesanos, pequeños comerciantes y comisionistas, mecánicos prestantes, profesionales de extracción humilde, dependientes de las casas comerciales y empleados públicos, formaban parte de una especie de clase media, la que, a diferencia de la actual que solo se agrupa en torno a un status de consumo, se organizaba en derredor de unos valores sociales y culturales que la distinguían del resto de la población baja y les granjeaba el reconocimiento de la élite, aunque muchos de esos valores solo fueran el reflejos de los de ambos polos sociales. Sin embargo, como situación aparentemente paradójica, en buena medida la dirección del naciente movimiento obrero costeño provenía de este sector, el que mediatizó las relaciones entre los extremos sociales, aunque en el momento de la protesta de los de abajo ese vínculo se viera afectado.

En el caso de los capitanes y mecánicos, esa valoración estaba construida en torno al orgullo de los oficios y de la responsabilidad implícita a su ejercicio, lo que les otorgaba consideración social en unos puertos que dependían del transporte fluvial. Por tanto, la oficialidad estaba sometida a la doble presión de tener que diferenciarse de la tripulación rasa y soportar al mismo tiempo el proceso de proletarización de los oficios, expresado en la perdida de independencia, y por tanto pasar a la condición de simple subordinado de la empresa, lo que redundaba negativamente en la prestancia de los cargos y en la consideración social. Esto explica el hecho de que sus mutuarias estuvieron más construidas en torno a la defensa del oficio, el que se concebía como un privilegio.

Un primer impacto sobre el status de la oficialidad se debió a las transformaciones de los buques (cambios en el sistema de máquinas a vapor por motores de combustión interna, especialización entre buques de carga y de pasajeros), que obligaron a que las funciones de aquella comenzara a menguar. Cuando en 1908 el gobierno de Rafael Reyes logró el acuerdo entre las empresas para evitar la competencia ruinosa, las obligó a despachar cada dos días un “expreso” solo para pasajeros entre Barranquilla y La Dorada (7 días de subida y 4 de bajada). Ya los miembros prestantes de la élite del país contaban para su servicio de un medio de transporte especializado y no tenían que tomar cualquier buque de carga. Por tanto, las relaciones entre la mayoría de los capitanes oficiales y estas personas se

redujeron. Con los vuelos aéreos entre Barranquilla y Neiva, inaugurados en 1919, la relación terminó perdiéndose. Además, el incremento de la flota y de la mano de obra capacitada para la oficialidad sirvió también para que las compañías desvertebraran la relación oficialidad-vapores, al rotarlo en las diversas naves. Cuando la situación de la flota y de la mano de obra fue a la inversa, la oficialidad construyó parte de su identidad y de sus privilegios en esa relación con cada vapor en que trabajaba. Para comienzos del siglo XX ya la rotación era un hecho; así, entre 1913 y 1918 Julio Acosta H. sirvió en calidad de contador a 18 capitanes, antes de lograr esta última posición en el último de los años mencionado.[1]

Lo que se observa es que a partir del decenio de 1920 se vivió una tendencia a la proletarización de la oficialidad de los vapores, reflejada en el incremento de las exigencias de los conocimientos mecánicos, la pérdida de prestancia social y en el mayor control que sobre esta ejercían los empresarios y el gobierno gracias a las disposiciones de 1923 y 1933. Así, mientras que los directorios comerciales de Barranquilla editados en 1892 y 1910 contienen listados de los capitanes, en las entrevistas de Don Ramiro a personajes prestantes de la ciudad (1928) y en los directorios comerciales de 1928 y 1936 ya no aparecen. Muchas de sus funciones fueron delegadas en los cargos subalternos, hasta tal punto que para 1937, año en que se creó la Fedenal, "Los tripulantes dicen: el oficio del capi consijte en comé gallina y jalá el pito [sic]".[2]

Antes de los años 1920 encontramos a un gremio desarticulado, incapaz de la protesta, como sucedió en 1907 cuando se formó el monopolio de la navegación fluvial por iniciativa gubernamental de Rafael Reyes, lo que llevó al capitán Manuel Betancourt a retirarse de la empresa recién constituida y a empezar a ensayarse como empresario de la navegación, lo que logró, al parecer con algún éxito. Pero esta era una respuesta que solo los pocos que habían acumulado un capital simbólico de trabajo (conocimientos, experiencia, pericia, honorabilidad y responsabilidad y crédito) podían asumir, como fueron los casos de Alberto Chegwin, Mortimer de Lima, Alfonso de Caro, Cristóbal Striedinguer, Genaro Pérez, Max Carriazo, Bartolomé Vizcaya. Para la mayoría de los mecánicos especialmente los vinculados a las compañías portuarias esa perspectiva estaba vedada, por lo que preferían el retiro decoroso cuando las empresas, en razón del estado de las actividades económicas, decidían prescindir de sus servicios. Así sucedió en 1911, cuando los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales, empresa radicada en Londres, despidió a "... más de cien de esos artesanos [mecánicos, herreros, carpinteros, etc.] que son el orgullo de esta ciudad, quedaron sin trabajo ayer mismo", al igual que en Cartagena en 1910 cuando los carpinteros que trabajaban en el Muelle de La Machina decidieron abandonar el trabajo ante la negativa de la empresa del ferrocarril de darles un trato más digno expresado en permitir diez minutos y no cinco para salir debajo del muelle, cambiarse de ropas y tomar "la máquina" para venir a almorzar al centro de la ciudad y volver. Entonces, muchos se quedaban en el muelle sin poder ingerir alimentos.[3]

Los intentos de agremiarse obedecieron a dos factores: por un lado para evitar que el crecimiento indiscriminado de los mecánicos presionara a favor de la proletarización del oficio, y por el otro a la necesidad de participar en el reacomodo de los poderes en la sociedad portuaria. Los mecánicos de Barranquilla y Cartagena crearon sus mutuarias en 1919 y 1920 respectivamente, años marcados por un rápido crecimiento de la economía portuaria debido al auge del

1 Sobre los "expresos" ver: Poveda R., G. *Vapores fluviales en Colombia,* pp. 186 y 258. Un testigo de la época del prestigio de los capitanes describió a José Antonio Egea como un "Hombre de grandes y valiosas amistades... ", entre quienes sobresalía el presidente Rafael Reyes. Goenaga, Miguel. *Lecturas locales,* pp. 208-209; Acosta H., Julio. *Manual del navegante,* p. 1. Sobre la competencia de la navegación aérea a la fluvial ver: Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia,* pp. 192-193. A los pasajeros de los expresos se les brindaban comodidades, se les permitía llevar 150, 75 y 550 kilogramos de equipaje a los de primera, segunda y tercera, más no de mercaderías; no se permitía transportar enfermos contagiosos.

2 "La batalla del río", en: *Semana*. Bogotá, junio 19 de 1948.

3 Ver: "De todo y Para todo. Carpinteros" y "Niebla que aumenta", en: *El Porvenir.* Cartagena, enero 19 de 1910 y marzo 23 de 1911. El caso de M. Betancourt es el más representativo. A finales del siglo XIX comenzó en la navegación fluvial en calidad de contador del capitán Arturo Stegmann, alemán de quien aprendió muchos secretos de la mecánica. Trabajando para la Empresa Hanseática se hizo ingeniero mecánico y capitán. En 1907, descontento con el monopolio fluvial creado por iniciativa del gobierno de R. Reyes, se independizó y diseñó la lancha Sofía. En 1909 construyó el vapor Pedro Justo Berrío (140 toneladas), y para 1914 contaba con un pequeño astillero con sus talleres e implemento necesarios para armar vapores. En ese año, en sociedad con los comerciantes Julio E. García (ganadero de las sabanas de Bolívar) y Alberto Hamburger y del capitán Víctor Insignares R., fundó la Empresa Fluvial de Barranquilla con un capital de $42.000,oo dólares, participando en calidad de socio industrial. Ya para finales del segundo decenio del siglo XX era un afamado constructor de vapores. Ver: AHA, Fondo notarial. Libro de 1914. (EP) N° 292. *El Nuevo Diario*. Barranquilla, marzo 4 de 1914. Entre 1907 y 1918 construyó las embarcaciones Sofía, General Córdoba, General Pedro Justo Berrío, Mercedes Sofía, Mariscal Sucre y Bomboná.

comercio después de terminada la Primera Guerra Mundial, el congestionamiento de los puertos, el crecimiento de la flota de naves y el inicio de discusiones sobre la modernización de la infraestructura portuaria. Esta modernización impulsada desde el Estado fue un primer intento por definir algunas relaciones de poder al interior de la economía portuaria (y de la jerarquía entre los ingenieros titulados asociados en la Sociedad Colombiana de Ingenieros cuyo epicentro estaba en Medellín, y los ingenieros mecánicos empíricos), de donde los mecánicos salieron triunfantes gracias a la expedición del decreto N° 844 de 1923, en el que se le concedió un protagonismo importante a la AIM de Barranquilla.[4]

Durante esos años su peso en el mutualismo barranquillero fue significativo, y varios de sus miembros presidieron el Directorio Obrero del Departamento del Atlántico (Doda, creado en 1915) y el Directorio Obrero del Litoral Atlántico (Dola, creado en 1918) que desplazó un poco a tipógrafos y maestros de obra que habían dominado entre 1915 y 1924. En 1924 la AIM logró imponer a su presidente, el ingeniero textilero Arturo Samudio, como delegado por los trabajadores del departamento del Atlántico al Primer Congreso Obrero Nacional celebrado en Bogotá. Durante esos años su vida gremial fue intensa, a diferencia de la Sociedad de Capitanes, creada en 1924 como un desprendimiento de la AIM, la que se mantuvo alejada de los demás gremios y muchos años después se resistió a establecer nexos con la Fedenal, creada en 1937. Para esa época sus directivos formaban parte de una capa de trabajadores cualificados que al tiempo que estaban insertos en el mundo valorativo de una clase media de corte estamental, comparten con el común de los trabajadores la condición de pertenecer al mundo del trabajo. Sin embargo, para finales de los años veinte y la primera mitad de los treinta se observa un desplazamiento en la dirección de esta mutuaria de ese sector prestante por otro, que al menos no resalta en la información de la época por la consideración social que despertaba. Para 1928 había en Barranquilla 1.803 personas que el censo calificaba como mecánicos, importante cifra que era el reflejo de la demanda creciente de un oficio debido a que el progresivo empleo de dispositivos técnicos en la economía portuaria, de las fábricas y talleres, y al surgimiento y rápido aumento del parque automotor, etc., originaron la ampliación de la base social de sus practicantes de este oficio. Por tanto, al lado de mecánicos que disfrutaban de consideración social debido a sus conocimientos, experiencia, responsabilidad y honorabilidad, estaba una fracción media que compartía estos valores pero que provenían de sectores humildes, "de esa sociedad modesta que saben llevar la pobreza con decoro". Y en la base del gremio se hallaba una amplia franja de mecánicos independientes, "chapuceros".

Por tanto, las estratificaciones al interior de y entre los oficios no se mantuvieron estables durante el período que estudiamos, pues las nuevas realidades tecnológicas que vinieron con el siglo XX, redujeron la valoración de ciertos controles sobre dispositivos técnicos, como sucedió en Barranquilla durante los años de 1920, como fue el cambio de las calderas de vapor por el motor de combustión interna, los mecánicos de los vapores comenzaron a perder ciertos controles sobre los procesos técnicos de las embarcaciones, en los que vieron una amenaza contra su posición honorífica con relación al resto de la tripulación de los vapores. Este hecho, que sin duda reflejaba la simplificación de los dispositivos técnicos, también fue una cuenta de cobro que le pasó la Sociedad Colombiana de Ingenieros a la AIM, la que, como ya se señaló, había salido triunfante en 1923.

4 "Decreto N° 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves", en: *Diario Oficial,* N° 19.018. Bogotá, 1923.

Entre estos gremios se venía librando una lucha por controlar ciertos cargos oficiales que demandaban pericias técnicas, expresada en 1904 en el logro por parte de la SCI de la exigencia por parte del gobierno del título universitario para desempeñar esas ocupaciones. Los mecánicos también perdieron prestancia y ciertos dominios técnicos como fue el caso del control de la presión del vapor, el que en 1928 pasó a manos de los prácticos por decisión del Ministerio de Obras Públicas, lo que fue visto por aquellos como una "violación de la jerarquía y de la disciplina en los vapores".[5]

Esta realidad social se reflejó en el surgimiento de un nuevo sector de mecánicos cuya extracción social desconocemos pero que podemos suponer como humilde, el que en una mayor condición de proletarización mantuvo un discurso más radical y se tomó la dirección de la AIM Exponentes de esta nueva realidad fueron Pedro Melo y Ricardo Correa, liberal y socialista respectivamente. Este sector se había visto sometido a todo el dispositivo de control laboral que suponía la economía fabril naciente y áreas específicas de la actividad portuaria. Podemos suponer que uno de los conflictos más intensos que vivieron los trabajadores portuarios fue el que padeció un significativo sector de mecánicos prestantes, quienes comenzaron a desarrollar una pelea en uno de los últimos reductos del proceso de proletarización: el del control sobre el proceso y la intensidad del de trabajo como también de aspectos importantes del proceso productivo.

Son escasas las quejas de parte de los mecánicos que conocemos sobre esta condición del oficio que estaba a la mitad de camino entre la condición artesanal y la industrial que podía llevar a la pérdida de privilegios. Algunos mecánicos prestigiosos en ciertas ocasiones expresaron sus exigencias sobre lo que consideraban la situación ideal para acceder al aprendizaje de sus oficios y detrás de estas peticiones es fácil captar una queja sutil contra las formas como se estaban accediendo a los oficios.

5 "Un importante memorial de la Asociación de Ingenieros y Mecánicos", en: *La Prensa*. Barranquilla, mayo 3 de 1928. También hubo un distanciamiento entre capitanes y el resto de la tripulación; ya en 1937, cuando se creó la Fedenal y los capitanes se negaron a formar parte de ella, pues "... un capi que se estime no pide la palabra en asamblea general; simplemente imparte órdenes en su barco". "La batalla del río", en *Semana*. Bogotá, junio 19 de 1948.

ANEXO

Anexo I

Asociaciones de trabajadores en Barranquilla,189-1934

Año	Agremiación	Fuente
1891	Asociación de Prácticos del Río Magdalena	Libro de 1891. E.P. N°. 437.
1899	Sociedad de Mutuo Auxilio de Barranquilla	Libro de 1899. E.P. N° 456.
1904	Asociación de Artesanos de Barranquilla*	Libro de 1904. E.P. N° 198.
1909?	Asociación de Empleados de Barranquilla*	*El Progreso*. B/quilla. dic. 23-1909
1911	Asociación de Obreros Colombianos*	*El Progreso*. B/quilla., abr. 27-1911.
1911?	Sociedad Siglo XX. [Aún existía a finales de los años veinte. La integraban artesanos]	*Rigoletto*. B/quilla., ene. 25-1915.
1914?	Unión de Zapateros	Ibíd
1914?	Unión General de Panaderos [aún aparece en 1925 formando parte de los gremios que fundaron a la Fola]	Ibíd
1914?	Unión Protectora*	Ibíd
1914?	Unión Fraternal de Carpinteros [Aún existía a mediados de los años veinte]	Ibíd
1914?	Asociación de Albañiles [Aún es referenciada en 1925 pero en enfrentamientos con otras asociaciones del mismo gremio artesanal]	Ibíd
1914?	Filantropía*	Ibíd
1914?	Unión Fraternal de Sastres [Para mediados de los años veinte fue reemplazada por un sindicato de inspiración anarcosindicalista]	Ibíd
1914?	Unión General de Paileros.	Ibíd
1914?	Unión General de Matarifes. [Prontamente desapareció y fue refundada en 1925]	Ibíd
1914?	Unión General de Braceros.[Existió hasta finales de los años veinte]	Ibíd
1914	Directorio Obrero del Departamento del Atlántico Doda. [Existió hasta comienzos de los años treinta en continuos enfrentamientos con otros gremios de segundo grado]	Ibíd
1914	Club de Economistas*. [Especie de cooperativa de ahorro].	*Rigoletto*. B/quilla., oct. 13-1914.
1914	Unión Tipográfica de Barranquilla. [Fue uno de los pilares fundamentales para la organización de sociedades mutuarias en Barranquilla y ayudó a organizar y a mantener al DODA].	*Rigoletto*. B/quilla., feb. 6-1914.
1914	Sociedad de Aurigas. [Con existencia endeble fue reorganizada en 1919].	*Acción Social*. B/quilla., may. 1°-1921.
1915	Sociedad de Contadores de Comercio*	*Rigoletto*. B/quilla., mar. 23-1915.
1915	Cooperativa del Atlántico*	*Rigoletto*. B/quilla., abr. 30-1915.
1916	Centro de Acción Social. [Se reorganizó y fortaleció a partir de 1919].	*Accion Social*.. B/quilla., may. 1°-1921
1918	Directorio Obrero del Litoral Atlántico DOLA. [Surgió como expresión del proyecto de creación del Partido Socialista y se mantuvo hasta comienzos de los años treinta]	*El Porvenir*. C/gena., ene. 22-1919.
1918	Sociedad de Mutuo Auxilio de Choferes. [Se mantuvo hasta comienzos de los años treinta].	Libro de 1918. E.P. N° 1639.
1919	Club Industrial Obrero de Barranquilla. [Filial del Dola, aún era referenciado en 1923].	*El Porvenir*. C/gena., may. 2 -1919.

? Aparecen referenciados en ese año más no son los de sus fundación.
@ Los datos de Torres Giraldo representan los años en que recibieron la personería jurídica y no los de fundación.
* Fueron organismos coyunturales.

Año	Agremiación	Fuente
1919	Unión General de Carreros. [Filial del CAS, aún era referenciada en 1927]	*Acción Social*. B/quilla., may. 1°-1921.
1919	Sociedad de Ingenieros y Mecánicos. [A partir de 1936 entró a formar parte de la Fedenal].	Ibíd.
1919	Sociedad de Pilotos y Prácticos del Río Magdalena y sus afluentes	*El Día.* B/quilla., dic. 18 –1919.
1919	Sindicato Obrero Femenino. [Aún se hacía referencias a su exixtencia en 1925]	Ibíd
1919	Sociedad Defensa Femenina.	Ibíd
1920	Asociación de Empleados del Comercio Adeco. [Existió hasta comienzos de los años setenta]	*La Nacion*. B/quilla., abr. 17-1920.
1921	Mutualidad y Caja de Ahorros de Maestros del Atlántico. [Aún se referencia su existencia en 1925].	*Acción Social*. B/quilla., may.1°-1921.
1922	Escuadrón de Gladiadores. [Existió hasta mediados de los años treinta. Desempeñó papel destacado en la organización de la Fola. Se declaraba no comunista y tenía por objeto luchar por la mejora en la moral, el carácter y las condiciones de vida de los trabajadores. Inspirado en las doctrinas del llamado “maestro del obrero” Juan T. González].	*La Prensa*. B/quilla., abr. 4-1929.
1923	Sociedad de Capitanes del Río Magdalena y sus Afluentes	Torres Giraldo, Ignacio. Op. Cit. T. 4., p. 185.
1923	Liga de Inquilinos de Barranquilla*	*La Razon*. B/quilla., sep. 5-1923.
1923	Sociedad Unión Obrera del Atlántico. [Hasta 1925 perteneció al Dola pasando en ese mismo año a la Fola].	*El Liberal*. B/quilla., may. 8-1923.
1923?	Centro Social de Trabajadores. [Aún se hacen referencias a él en 1925].	Ibíd
1923?	Sindicato de Trabajadores*	Ibíd
1924	Sociedad Obrera Sindicato de Tejedores de Barranquilla.	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 11-1924.
1924	Asociación Unión Auxilio y Trabajo U.A.T. [Creada por trabajadores de los talleres del ferrocarril. Aún existía en 1928].	*Diario del Comercio*. B/quilla., jul. 1°-1926.
1924	Centro de Protección del Hogar*	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 2-1924
1924	Sociedad Comercial de Artesanos*	Ibíd
1924?	Sociedad de Barberos*	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 24-1924.
1925?	Sindicato de Obreros y Obreras del Tejido.	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 28-1925.
1925	Sindicato de Obreros y Obreras de las Artes Blancas. [Integrado por concineras, lavanderas, meseras, sirvientas, ayas, cantineros, etc.. Creado por iniciativa de la Fola].	Vía Libre. B/quilla., oct. 10- 1925.
1925?	Grupo Tierra y Libertad*. [Filial de la Fola].	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 1-1925.
1925	Federación Obrera del Litoral Atlántico Fola. [Existió hasta 1929].	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 17-1925.
1926	Compañía Obrera de Aprovisionamiento Unión y Progreso. [Filial del Escuadrón de Gladiadores].	Libro de 1926. T. II, E.P. N° 263.

? Aparecen referenciados en ese año más no son los de sus fundación.
@ Los datos de Torres Giraldo representan los años en que recibieron la personería jurídica y no los de fundación.
* Fueron organismos coyunturales.

Año	Agremiación	Fuente
1926	Asociación de Matarifes	*Diario del Comercio*. B/quilla., abr. 24-1926.
1927	Fraternidad Mutuo Auxilio de Paileros	Torres Giraldo, I. Op. Cit. p. 186
1927?	Asociación Porvenir y Comercio.	*Diario del Comercio*. B/quilla., sep. 7-1927
1927?	Sociedad Cooperativa y Ahorro. [Aún existía en 1933].	Ibíd
1927?	Asociación Cooperativa de Construcciones.	Ibíd
1927?	Sindicato de Zapateros. [Filial de la Fola].	*Diario del Comercio*. B/quilla., oct. 5 de 1927.
1927	Centro Cultural de Albañiles.	*La Prensa*. B/quilla., abr. 27-1928.
1928	Sindicato Libertario de Sastres.	Anuario colombiano de la historia social y de la cultura. Bogotá, 1987. N° 15.
1928	Sindicato de Motoristas. [Lo integraban trabajadores del ferrocarril y lo fundó la Fola].	*La Prensa*. B/quilla., abr. 19-1928.
1928?	Sociedad Unión Obrera Colombiana.	*La Prensa*. B/quilla., abr. 24-1928.
1928?	Centro Social de Trabajadores.	*La Prensa*. B/quilla., may. 11-1928.
1928?	Sociedad Ahorro e Instrucción. [Aún existía en 1930].	*La Prensa*. B/quilla., may. 15-1928.
1928?	Gremio Obrero Ferromarítimo del Atlántico.	*La Prensa*. B/quilla., may. 23-1928.
1928?	Sindicato de Cacharreros. [Ese mismo año cambió su nombre por el de Sociedad Unión Comercial].	*La Prensa*. B/quilla. jun. 16-1928.
1928?	Centro Directivo de Carpinteros.	*La Prensa*. B/quilla., feb. 27-1928.
1928?	Sindicato de Bebidas Varias. [Filial de la Fola].	*La Prensa*. B/quilla., mar. 17-1928.
1928?	Sindicato de Expendedores de Pan*. [Filial de la Fola].	Ibíd
1928?	Sociedad Honor y Trabajo*. [Filial de la Fola].	Ibíd
1928?	Sociedad Honor y Libertad*. [Filial de la Fola].	Ibíd
1929	Confederación Obrera Sindical del Atlántico COSA. [Fue el resultado de la desaparición de la Fola y era de orientación liberal. Existió hasta 1933].	*La Prensa*. B/quilla., sep. 5-1929.
1929@	Sindicato Ferroviario de Barranquilla.	Torres Giraldo, I. Op. Cit. p. 187.
1929	Asociación de Linotipistas de Barranquilla	Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera en Colombia*.
1929?	Sindicato de Plomeros*. [Filial de la Fola].	*La Prensa*. B/quilla., jul. 6-1929.
1929?	Sindicato del Transporte*	Ibíd
1929	Junta Obrera de Defensa de la Industria Nacional del Calzado*	*La Prensa*. B/quilla., jul 15-1929.
1929	Sociedad Unión de Obreros*.	*La Prensa*. B/quilla., jul. 25-1929.
1929	Sindicato de Navegantes*.	*La Prensa*. B/quilla., sep. 24-1929.
1929?	Sociedad de Tenderos del Barrio Sur*.	*La Prensa*. B/quilla., feb. 27-1929.
1929?	Unión Sindical de Chequeadores de la Empresa The Barranquilla Railway and Pier Co. Ltd.	*La Prensa*. B/quilla., mar. 5-1929.
1929	Sociedad Unión y Progreso.	*La Prensa*. B/quilla., mar. 6-1929.
1929	Sindicato Ferroviario, Filial Puerto Colombia.	*La Prensa*. B/quilla., abr. 14-1929.
1929	Sociedad Porvenir y Comercio.	*La Prensa*. B/quilla., jun. 3-1929.

? Aparecen referenciados en ese año más no son los de sus fundación.
@ Los datos de Torres Giraldo representan los años en que recibieron la personería jurídica y no los de fundación.
* Fueron organismos coyunturales.

Año	Agremiación	Fuente
1929?	Procomunal de Obreros del Barrio Sur.	Ibíd
1929?	Procomunal de Obreros de San Luis de Polonuevo.	Ibíd
1930	Asociación de Empleadas del Comercio. [Existió hasta mediados de los años treinta].	*Diario del Comercio*. B/quilla., mar. 14-1930.
1930	Sindicato Libertario de Aserradores.	*Anuario colombiano de la historia social y de la cultura*. Bogotá, 1987. N° 15.
1930	Centro Consultivo del Obrerismo del Atlántico*. [Acuerdo entre la Cosa y el Dola].	*La Estrella*. C/gena., jul. 7-1930.
1930	Alianza Unionista La Gran Colombia*	*Diario del Comercio*. B/quilla., may. 19-1930.
1931	Sindicato Departamental de los Sin Trabajo*	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 14-1931.
1931?	Sindicato de Motoristas de Barranquilla. [Lo componían los conductores de autobuses y automoviles].	*Diario del Comercio*. B/quilla., may. 4-1931.
1931?	Sindicato Central de Obreras.	*Diario del Comercio*. B/quilla., may. 6-1931.
1931?	Sindicato de Braceros.	*Diario del Comercio*. oct. 17- 1931.
1931?	Comité de Acción Sindical del Atlántico. [De inspiración comunista].	*Diario del Comercio*. B/quilla., ago. 1°-1931.
1931?	Obreros Sin Trabajo*.	Ibíd
1931?	Liga Antiimperialista*	Ibíd
1931?	Acción Sobre los Derechos de la Mujer*	Ibíd
1931	Centro Directivo de Defensa Social*	*Diario del Comercio*. B/quilla., jun. 16-1931.
1931	Legión Femenina de Instrucción Popular de Puerto Colombia*.	*Diario del Comercio*. B/quilla., sep. 25-1931.
1931	Comité de Desocupados de Barranquilla*.	*Diario del Comercio*. B/quilla., jul. 25-1931.
1931	Comité Central de Defensa Social*.	*Diario del Comercio*. B/quilla., feb. 21-1931.
1931	Comité de Acción Social*.	*Diario del Comercio*. B/quilla., oct. 17-1931.
1931	Sociedad Pedagógica Femenina del Departamento del Atlántico*.	*Diario del Comercio*. B/quilla., abr. 17.1931.
1931@	Sociedad de Barberos de Barranquilla.	Torres Giraldo, I. Op. Cit.
1933@	Sindicato Sociedad de Electricistas de Barranquilla.	Ibíd
1934	Escuadrón de Gladiadores de Bocas del Rosario.	*La Prensa*. B/quilla., ene. 9-1934.
1934?	Sindicato Clasista Revolucionario de Zapateros.	*La Prensa*. B/quilla., ene. 16-1934.
1934?	Centro Social de Albañiles.	Ibíd
1934?	Sindicato de Obreros Textiles.	Ibíd
1934@	Sindicato de Obreros Expendedores de Carnes.	Torres Giraldo, I. Op. Cit.

? Aparecen referenciados en ese año más no son los de sus fundación.
@ Los datos de Torres Giraldo representan los años en que recibieron la personería jurídica y no los de fundación.
* Fueron organismos coyunturales.

ANEXO II

ASOCIACIONES DE TRABAJADORES EN CARTAGENA,1890-1927

Año	Agremiación	Fuente
1890	Sociedad 16 de Julio	*El Porvenir*
1890	Sociedad Patriótica de Artesanos de Cartagena	Ibíd
1906	Sociedad Tipográfica de Cartagena [Casi todas las iniciativas en pro de la organización gremial partieron de este sector. Su existencia estuvo sometida a vaivenes; se reorganizó en 1918 y nuevamente en 1930]	Ibíd. ene. 11-1906
1908	Sociedad de Artesanos de Cartagena	*El Penitente.* C/gena, ago. 23-1908
1910	Sociedad Fraternidad Humana. [Especie de cooperativa; la integraban carpinteros. En sus inicios tuvo inspiración teosófica. Aún existía en 1919]	Ibíd. ago. 14-1910; *El Porvenir.* nov. 11-1919.
1910	Sociedad Unión. [organizada bajo el esquema del cooperativismo alemán; su impulsor fue el arquitecto alemán]	Ibíd.
1911	Directorio General Departamental de Artesanos y Obreros. [Creado por iniciativa de la S.A.C.]	*Voz del Pueblo*. sep. 24-1911
1911	Sociedad Fraternal. [Integrada por carpinteros navales. Aún existía en 1919]	*El Porvenir*. nov. 11-1919
1919	Liga Obrera de Cartagena. [Propugnó por la reactivación del movimiento de los trabajadores. Muy activa a comienzos de los años de 1920]	Ibíd. sep. 20-1919
1919	Gremio Obrero Femenino	Ibíd
1919	Gremio de Carreros y Aurigas	Ibíd. oct. 1-1919
1919	Protectora del Hogar. [Formada por los mecánicos y herreros de Cartagena]	Ibíd. nov. 11-1919
1919	Directorio Obrero Departamental de Bolívar	Ibíd. ago. 7-1919
1919	Gremio de Zapateros	*Pluma Libre*. Ago. 30-1919
1919	Centro de Acción Social San Pedro Claver. [Creado por miembros de la élite conservadora de Cartagena y por los Jesuítas]	*El Porvenir*. may. 22-1919
1919	Sociedad de Hiladores y Tejedores	Ibíd. may. 4-1920
1919	Centro Fraternal Obrero	Ibíd. may. 11-1920
1920	Sociedad de Braceros de Cartagena	Ibíd. jun. 2-1920
1920	Sociedad Unión y Progreso.	Ibíd. mar. 2-1920
1920	sociedad de Ingenieros Mecánicos y Metalúrgicos	Ibíd. ago. 5-1920
1922	sociedad de Artesanos y Obreros de Cartagena	*El Humanitario.* ene. 13-1923
1922	Sociedad de Institutores de Bolívar	*Diario de la Costa.* ene. 3-1922
1923	Sociedad de Mutuo Auxilio de Choferes	*El Porvenir*. abr. 10-1923
1923	Gremio de Obreros y Ebanistas	Ibíd. ene. 26-1923
1923	Sociedad Unión de Albañiles	Ib.
1924	Asociación de Navegantes. [Capitanes, ingenieros y prácticos patentados para la navegación marítima y de los ríos Sinú y San Jorge]	Ibíd. jun. 17-1924

ANEXO III

PROTESTA SOCIAL EN BARRANQUILLA,1910-1934

Fecha	Sector	Observaciones
Feb. 16-21 de 1910	Trabajadores ferrocarril de Pto. Colombia y braceros empresas navieras	se transformó en huelga general. Logró alzas de salarios
Ene. 1O.-5 de 1918	Braceros y trabajadores del ferrocarril y trabajadores de las navieras	Contra la rebaja de salarios. Se transformó en huelga general. Se conformaron piquetes de huelguístas; hubo enfrentamientos armados, 2 muertos. Se logró aumento de salarios en 2 empresas.
Ene. 12-17 de 1919	Carreros de Barranquilla	Contra reglamento municipal lesivo. Se creó la Unión General de Carreros.
Jul. 18-22 de 191	Telegrafistas de Barranquilla	
Dic. 26-30 de 1919	Pilotos y Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes.	Por alza de salarios; se restructuró la agremiación que se había creado en 1891.
Jul 21-25 de 1919	Braceros del Ferrocarril	Se restructuró la Unión General de Braceros.
Feb. 2-5 de 1920	Braceros Muelle de Pto. Colombia.	
Feb. 10-13 de 1920	Fogoneros y cocineros de empresas navieras y trabajadores del ferrocarril	Contra la reducción del personal, por alza de salarios y reducción de la jornada laboral.
Feb. 12-21 de 1920	Braceros empresas navieras Barranquilla	Se nombró comisión negociadora integrada por damas prestantes.
Feb. 17 de 1920	Trabajadores del Tranvía Municipal	Por alza de salarios y reducción de la jornada laboral.
Abr. 13 de 1920	Trabajadores de la Fábrica de Tejidos Obregón	Por alza de salarios y reducción de la jornada laboral
Oct. 25-26 de 1920	Trabajadores de la naviera Pineda y López y Cía. y del ferrocarril	
Jun. 3 de 1921*	Soldados del batallón Girardot de Barranquilla	Por sueldos atrasados.
May. 4 de 1923	Trabajadores transporte de gasolina de la Troco	
Oct. 13-15 de 1923	Empleados Junta de Fomento de Barranquilla.	
Nov. 19 de 1923	Huelga general convocada por la Liga de Inquilinos	Contra el alto valor de los arriendos y por vivienda obrera.
Ene. 30 de 1924	Trabajadores Zapatería de Manuel Gallego	
Abr. 9 de 1924	Trabajadores reparación de carreteras del Atlántico	
Nov. 20 de 1924	Trabajadores Obras de Bocas de Ceniza	Alza de salarios y contra el mal trato por parte de los técnicos estadounidenses.
Jul. 24 de 1925*	Trabajadores de la Sastrería Pimienta	
Feb. 1-5 de 1926	Panaderos de Barranquilla	
May. 25 de 1926*	Voceadores de prensa.	
Jul. 8-14 de 1926	Coferes de autobuses	Contra la rebaja de salarios.
May. 5-15 de 1927	Braceros empresas navieras	Por alza de salarios. Paro de solidaridad de toda el área del transporte local.

Fuentes: Con excepción de las que aparecen con (*) toda la información fue extraída de Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera Colombia*, 1910-1945. Bogotá, Cinep, 1991. pp. 435-441.

Fecha	Sector	Observaciones
Mar. 30-abr. 8 de 1928	Braceros del Ferrocarril.	
Ago. 6 sep. 5 de 1928	Braceros y chequeadores del ferrocarril	
Ago. 16 de 1928	Braceros de Puerto Colombia	
Oct. 10-29 de 1928	Trabajadores de empresas navieras	Paro nacional de este sector.
Nov. 24-30 de 1929	Trabajadores empresas navieras	Paro nacional de este sector.
Feb. 17-18 de 1930	Braceros muelle de Puerto Colombia	
Ene. 8 de 1931*	Choferes autobuses de Barranquilla.	
Jun. 25 de 1931*	Trabajadores Ferrocarril de Puerto Colombia	Contra rebaja de salarios.
Sep. 14-17 de 1932	Braceros empresas navieras	
Sep. 15 de 1933*	Paileros empresas navieras	Aumento salarial y mejores condiciones de trabajo.
Oct. 16 nov. 17 de 1933	Braceros empresas navieras.	
Oct. 25 de 1933	Paro cívico general local	Pro obras Bocas de Ceniza y contra la carestía.
Oct. 24-26 de 1933	Trabajadores fábrica de Tejidos Filtta	
Oct. 25-26 de 1933	Trabajadores Fábrica de Tejidos Obregón.	
Nov. 17-18 de 1933	Trabajadores motoristas de Barranquilla	
Ene. 3-18 de 1934*	Trabajadores de la Fábrica de Tejidos Obregón	Hubo paro general de solidaridad.
Jun. 21-28 de 1934	Albañiles de Barranquilla.	
Sep. 20-25 de 1934	Ingenieros mecánicos, pilotos y tripulantes de barcos fluviales.	
Oct. 5-7 de 1934	Choferes de Barranquilla	
Dic. 1 de 1934	Sastres de Barranquilla.	

Fuentes: Con excepción de las que aparecen con (*) toda la información fue extraída de Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera Colombia*, 1910-1945. Bogotá, Cinep, 1991. pp. 435-441.

ANEXO III

PROTESTA SOCIAL EN CARTAGENA,1903-1933

Año	Sector y motivos	Fuente
Julio1 de 1903	Panaderos. Contra la disminución del jornal, por el descanso dominical y contra la reducción de la calidad del pan.	
Septiembre 13 de 1903	Braceros del muelle. Por aumento del jornal.	
Febrero 9 de 1910	Carpinteros del Muelle de La Machina. Aumento de jornal y un trato más digno.	*El Porvenir*. Cartagena, feb/17/1910.
Febrero 2 al 17 de 1910	Braceros del ferrocarril. Aumento de jornal. Se extendió a Calamar.	Ibíd, marzo/26/1913
Marzo 25 de 1913	Braceros del Muelle de La Machina. Aumento e jornal.	
Noviembre 3 de 1913	Trabajadores compañía constructora La Mutualidad. Aumento del jornal.	
Febrero 16 de 1917	Trabajadores Fábrica de Tejidos Merlano. Aumento de jornal.	*El Porvenir*. Cartagena, febrero/17/1917
Agosto 12 al 6 e 1917	Trabajadores Fábrica de Tejidos de la Espriella. Aumento de jornal y reglas clara en la contabilización de la producción por trabajador.	*El Porvenir*. Cartagena,agosto/12/ 1917.
Enero 7, 8 y 9 de 1918	Huelga General iniciada por los trabajadores portuarios. Aumento de jornales y disminución de la jornada de trabajo.	Ibíd, enero/11, 12 y 14/1918
Julio 23 de 1919	Carpinteros navales. Aumento del jornal.	
Julio 28 y 29 de 1919	Trabajadores del muelle y del ferrocarril. Aumento del jornal.	*El Porvenir*. Cartagena, julio/30/1919.
Agosto 3 de 1919	Trabajadores Talleres del ferrocarril. Aumento de jornales.	*Pluma Libre*. Cartagena, agosto/3/1919.
Agosto 12 al 15 de 1919	Trabajadores Fábrica de Tejidos de la Espriella. Aumento de jornales.	
Agosto 19 y 20 de 1919	Oficiales zapateros. Aumento de jornales.	*El Motín*. Magangué, sept./6/1919
Febrero 18 al 20 de 1920	Braceros Muelle de La Machina. Contra el esquirolaje y la discriminación en los jornales y condiciones laborales. Por aumento de salarios. Fue espontánea y sobrepasó al Directorio Obrero de Bolívar que ya existía.	*El Porvenir*. Cartagena, febrero/18/1920
Febrero 22 a 27 de 1920	Braceros Muelle de Calamar. Por aumento de jornal y contra el esquirolaje.	Ibíd, febrero/23/1920.
Junio 1 al 4 de 1920	Braceros del muelle y del ferrocarril. Por aumento de jornales. Se sumaron los marineros de cabotaje. Se construyó la sociedad de Braceros de Cartagena.	Ibíd mayo/28 a 31 u junio 1/1920.
Noviembre 8 al 11 de 1920	Trabajadores del ferrocarril.	
Diciembre 5 de 1920	Trabajadores fábrica de Tejidos e la Espriella. Contra despidos. Aceptaron la rebaja en un 25% del jornal a cambio de la colocación.	*El Porvenir*. Cartagena, diciembre/6/1920
Mayo 4 y 5 de 1922	Choferes del servicio público. Aumento del jornal.	
Enero 30 de 1923.	Bracerios del muelle y ferrocarril. Contra la reducción del jornal y por la disminución de la jornada laboral.	*El Porvenir*. Cartagena, enero/31/1923.
Febrero 1 de 1923	Trabajadores de la Andian. Aumento de jornal.	
Febrero 14 y 15 de 1923	Aurigas. Aumento de jornal.	
Octubre 31 de 1923	Braceros del muelle. Aumento del jornal	
Julio 2 de 1924	Choferes de la empresa de buses de Martínez Camargo. Aumento de jornal.	

Fuentes: Con excepción de las que aparecen con (*) toda la información fue extraída de Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera Colombia*, 1910-1945. Bogotá, Cinep, 1991. pp. 435-441.

Año	Sector y motivos	Fuente
Junio 9 y 10 de 1925	Braceros del muelle. Aumento de jornales.	
Mayo 14 al 21 de 1927	Braceros del muelle. Aumento de jornales.	
Abril 4 al 12 de 1928	Braceros del muelle. Aumento de jornales y rebaja de la jornada de trabajo.º	
Mayo 3 de 1928	Cervecería de Cartagena. Aumento de jornal.	
Diciembre 9 de 1928	Trabajadores Fábrica de Tejidos de la Espriella. Aumento de jornales.	
Marzo 26 de 1929	Trabajadores Fábrica de Calzado Beetar Hermanos. Aumento de jornal.	
Septiembre 16 1933	Huelga de marineros de cabotaje. Alza de salarios.	

Fuentes: Con excepción de las que aparecen con (*) toda la información fue extraída de Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera Colombia*, 1910-1945. Bogotá, Cinep, 1991. pp. 435-441.

Bibliografía

Libros y articulos

Appadurai, Arjun (ed.). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías.* México, Ed. Grijalbo, 1991.

Aries, Phillipe. “La historia de las mentalidades”, en: *Sociología,* N° 12. Medellín, Unaula, 1989.

Bajtin, Mijail. *La cultura popular en la Edad Media y en el Renacimiento.* Madrid, Alianza Ed., 1995.

Braudel, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII.* Madrid, Alianza Ed., 1984. tomo 2.

__________, *La dinámica del capitalismo.* Santafé de Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 1997.

__________, *Una leccion de historia de Fernand Braudel.* México, FCE, 1994.

Burke, Peter. *La cultura popular en la Europa moderna.* Madrid, Alianza Ed., 1999.

__________, (ed.). *Formas de hacer historia.* Madrid, Alianza Ed., 1996.

Chevalier, Francois. *America Latina desde la independencia hasta nuestros días.* Barcelona, Ed. Labor, 1984.

Elías, Norbert. *El proceso de la civilización.* México, FCE, 1994.

__________, *Sobre el tiempo.* México, FCE, 1989.

Florez Malagón, Alberto. “Elementos para una nueva historiografía agraria: la obra de James Scott”, en: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura,* N° 21. Santafé de Bogotá, Universidad Nacional, 1993.

García Canclini, Néstor. *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la moderni*dad. México, Ed. Grijalbo, 1990.

Ginzburg, Carlo. *El queso y los gusanos.* Barcelona, Muchnik Eds., 1981.

González Stephan, Beatriz. (comps.). *Esplendores y miserias del siglo XIX. Cultura y sociedad en América Latina.* Caracas, Coed. Monte Avila Eds. Universidad Simón Bolívar, 1995.

Guerra, Francois-Xavier. *Modernidad e independencias.* México, Coed. Mapfre-FCE, 1993.

__________, “Lugares, formas y rítmos de la política moderna”, en: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia.* Cáracas, Academia Nacional de la Historia, 1989.

Hall, Stuart. “Notas sobre la desconstrucción de ‘lo popular’”, en: Samuel, Raphael (ed.). *Historia popular y teoría socialista.* Barcelona, Ed. Crítica, 1984.

Hobsbawm. Eric. *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera.* Barcelona, Ed. Crítica, 1979.

__________, *El mundo del trabajo.* Barcelona, Ed. Crítica, 1987.

Landes, David. “Revolución industrial y proceso de industrialización”, en: *Varios. La revolucion industrial.* Barcelona, Ed. Crítica, 1988.

Larson, Brooke. "Explotación y economía moral en los Andes del sur: hacía una reconsideración crítica", en: *Historia crítica,* No 6. Santafé de Bogotá, Universidad de los Andes, 1992.

Le Goff, Jacques. *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario.* Barcelona, Ed. Paidós, 1992.

Le Roy Ladurie, Emmanuel. *Montaillou, aldea occitana de 1294 a 1324.* Madrid, Ed. Tecnos, 1988.

Martín-Barbero, Jesús. *De los medios a las mediaciones.* Barcelona, 1987.

Polanyi, Karl. *El sustento del hombre*. Barcelona, Biblioteca Mondadori, 1994.

Richard, Nelly. "Políticas de la memoria y técnicas del olvido", en: Restrepo, Gabriel, Jaramillo, Eduardo y Arango, Luz G. (eds.). *Cultura, política y modernidad.* Santafé de Bogotá, Coed. CES-Universidad Nacional, 1998.

Romano, Ruggiero. *Braudel y nosotros*. México, FCE, 1997.

Rowe, William y Schelling, Vivian. *Memoria y modernidad. Cultura popular en América Latina.* México, Ed. Grijalbo, 1993.

Rule, John. *Clase obrera e industrialización 1750-1850.* Barcelona, Ed. Crítica, 1993.

Samuel, Raphael (ed.). *Historia popular y teoría socialista*. Barcelona, Ed. Crítica, 1984.

Sewell, William Jr. *Trabajo y revolucion en Francia. El lenguaje del movimiento obrero desde el Antiguo Regimen hasta 1848*. Madrid. Ed. Taurus, 1992.

Sombart, Werner. Lujo y capitalismo. Madrid, *Revista de Occidente,* 1965.

Thompson, E. P. *Tradición, revuelta y conciencia de clase.* Barcelona, Ed. Crítica, 1979.

__________, *Costumbres en común. Barcelona*, Ed. Crítica, 1995.

__________, *La formación de la clase obrera en Inglaterra.* Barcelona, Ed. Crítica, 1989. dos volúmenes.

Vovelle, Michel. *Ideologías y mentalidades.* Barcelona, Ed. Ariel, 1985.

__________, *La mentalidad revolucionaria*. Barcelona, Ed. Crítica, 1989.

Historiografía nacional

Acevedo, Darío. "Consideraciones críticas sobre la historiografía de los artesanos del siglo XIX", en: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura,* Ns 18-19. Bogotá, Universidad Nacional, 1990-1991. .

Aguilera P., Mario y Vega C., Renán. *Ideal democrático y revuelta popular.* Bogotá, Ed. Ismac, 1991.

__________. *Insurgencia urbana en Bogotá.* Santafé de Bogotá, Colcultura, 1997.

Álvarez, Jesús, y Uribe, María T. *Índice de prensa colombiana 1840-1890.* Medellín, Universidad de Antioquia, 1984.

Arango, Gloria M. *La mentalidad religiosa en Antioquia.* Medellín, Universidad Nacional, 1994.

Arango, Luz Gabriela. “Religión, familia, industria y la transmisión de valores: el caso de las obreras textileras en Antioquia”, en: Dumbois, Rainer y López, Carmen (comps.). *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia.* Bogotá, Fescol, 1993.

Arango, Luz Gabriela. *Mujer, religión e industria. Fabricato 1923-1982.* Bogotá, Coed. Universidad de Antioquia-Universidad Externado de Colombia, 1991.

Archila, Mauricio. *Cultura e identidad obrera. Colombia 1910-1945.* Bogotá, Cinep, 1991.

__________ “Protesta social y Estado en el Frente Nacional”, en: *Controversia,* N° 170. Santafé de Bogotá. Cinep, 1997, p. 12.

__________. *Barranquilla: Los trabajadores y el río.* Bogotá, Cinep, 1986.

__________. *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín (1910-1945).* Bogotá, Cinep, 1989.

__________, “Cultura y conciencia en la formación de la clase obrera latinoamericana”, en: *Historia Crítica,* N° 1. Bogotá, Universidad de los Andes, 1989.

__________, “La clase obrera colombiana (1886-1930)”, en: *Nueva Historia de Colombia.* Bogotá, Ed. Planeta, 1989. T. III.

__________, “Conflictos sociales en los años veinte: la masacre de las bananeras”, en: *Historia de Colombia.* Bogotá, Ed. Salvat, 1990. T. 7.

__________, “Historiografía de los movimientos sociales en Colombia siglo XX”, en: Tovar Z., Bernardo (Editor). *La historia al final del milenio.* Santafé de Bogotá, Universidad Nacional, 1994. Tomo 1.

Bejarano, Jesús A. *Historia económica y desarrollo. La historiografía económica sobre los siglos XIX y XX en Colombia.* Santafé de Bogotá, Ed. Cerec, 1994.

Bushnell, David. *El régimen de Santander en la Gran Colombia.* Bogotá, El Áncora Eds., 1985.

Catálogo de publicaciones seriadas siglo XIX. Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia-Colcultura, 1995. Tomo I, Vol. I.

Colmenares, Germán. ”El manejo ideológico de la ley en un período de transición”, en: *Varia selección de textos.* Santafé de Bogotá, coed. Tercer Mundo Eds. Universidad del Valle-Banco de la República-Colciencias, 1998.

__________. *Las convenciones contra la cultura.* Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1989.

Corredor M., Consuelo. Los límites de la modernización. Santafé de Bogotá, Coed. Cinep-Universidad Nacional, 1992.

Deas, Malcolm. ”La política en la vida cotidiana republicana”, en: Castro, Beatriz (ed.). *Historia de la vida cotidiana en Colombia.* Santafé de Bogotá, Grupo Ed. Norma, 1996.

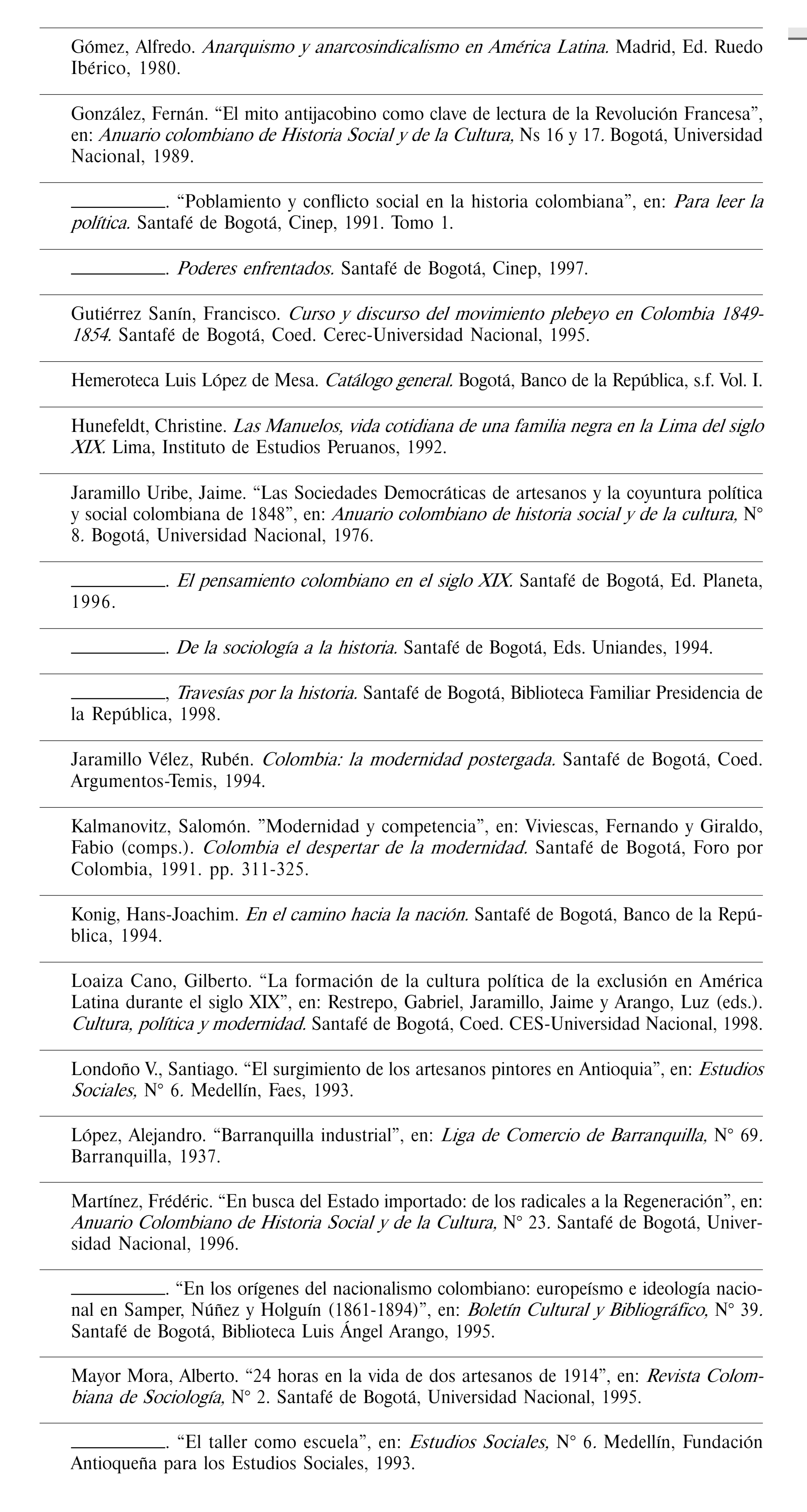
__________. *Del poder y la gramática.* Santafé de Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1993.

__________. La presencia de la política nacional en la vida provinciana, pueblerina y rural de Colombia en el primer siglo de la República”, en: Palacios, Marco (comp.). *La unidad nacional en América Latina.* México, Colegio de México, 1983.

Delpar, Helen. *Rojos contra azules. El partido liberal en la poíitica colombiana 1863-1899.* Santafé de Bogotá, Procultura, 1995.

Florez G., Lenin. *Modernidad política en Colombia. El republicanismo en el Valle del Cauca 1880-1920.* Cali, Universidad del Valle, 1997.

Garrido, Margarita. “Honor, reconocimiento, libertad y desacato: sociedad e individuo desde un pasado cercano”, en: Restrepo, Gabriel, Jaramillo, Jaime y Arango, Luz G. (eds.). *Cultura, poíitica y modernidad.* Santafé de Bogotá, coed. CES-Universidad Nacional, 1998.



Gómez, Alfredo. *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina.* Madrid, Ed. Ruedo Ibérico, 1980.

González, Fernán. “El mito antijacobino como clave de lectura de la Revolución Francesa”, en: *Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura,* Ns 16 y 17. Bogotá, Universidad Nacional, 1989.

__________. “Poblamiento y conflicto social en la historia colombiana”, en: *Para leer la política.* Santafé de Bogotá, Cinep, 1991. Tomo 1.

__________. *Poderes enfrentados.* Santafé de Bogotá, Cinep, 1997.

Gutiérrez Sanín, Francisco. *Curso y discurso del movimiento plebeyo en Colombia 1849-1854.* Santafé de Bogotá, Coed. Cerec-Universidad Nacional, 1995.

Hemeroteca Luis López de Mesa. *Catálogo general.* Bogotá, Banco de la República, s.f. Vol. I.

Hunefeldt, Christine. *Las Manuelos, vida cotidiana de una familia negra en la Lima del siglo XIX.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1992.

Jaramillo Uribe, Jaime. “Las Sociedades Democráticas de artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848”, en: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura,* N° 8. Bogotá, Universidad Nacional, 1976.

__________. *El pensamiento colombiano en el siglo XIX.* Santafé de Bogotá, Ed. Planeta, 1996.

__________. *De la sociología a la historia.* Santafé de Bogotá, Eds. Uniandes, 1994.

__________, *Travesías por la historia.* Santafé de Bogotá, Biblioteca Familiar Presidencia de la República, 1998.

Jaramillo Vélez, Rubén. *Colombia: la modernidad postergada.* Santafé de Bogotá, Coed. Argumentos-Temis, 1994.

Kalmanovitz, Salomón. ”Modernidad y competencia”, en: Viviescas, Fernando y Giraldo, Fabio (comps.). *Colombia el despertar de la modernidad.* Santafé de Bogotá, Foro por Colombia, 1991. pp. 311-325.

Konig, Hans-Joachim. *En el camino hacia la nación.* Santafé de Bogotá, Banco de la República, 1994.

Loaiza Cano, Gilberto. “La formación de la cultura política de la exclusión en América Latina durante el siglo XIX”, en: Restrepo, Gabriel, Jaramillo, Jaime y Arango, Luz (eds.). *Cultura, política y modernidad.* Santafé de Bogotá, Coed. CES-Universidad Nacional, 1998.

Londoño V., Santiago. “El surgimiento de los artesanos pintores en Antioquia”, en: *Estudios Sociales,* N° 6. Medellín, Faes, 1993.

López, Alejandro. “Barranquilla industrial”, en: *Liga de Comercio de Barranquilla,* N° 69. Barranquilla, 1937.

Martínez, Frédéric. “En busca del Estado importado: de los radicales a la Regeneración”, en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura,* N° 23. Santafé de Bogotá, Universidad Nacional, 1996.

__________. “En los orígenes del nacionalismo colombiano: europeísmo e ideología nacional en Samper, Núñez y Holguín (1861-1894)”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 39. Santafé de Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1995.

Mayor Mora, Alberto. “24 horas en la vida de dos artesanos de 1914”, en: *Revista Colombiana de Sociología,* N° 2. Santafé de Bogotá, Universidad Nacional, 1995.

__________. “El taller como escuela”, en: *Estudios Sociales,* N° 6. Medellín, Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, 1993.

__________. *Cabezas duras y dedos inteligentes.* Santafé de Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1997.

__________. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia.* Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1989.

Medina, Medófilo. *Historia del Partido Comunista de Colombia.* Bogotá, Ed. Suramericana, 1980.

Melo, Jorge O. "La república conservadora", en: Melo, Jorge O. (coord.) *Colombia hoy.* Santafé de Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1997.

__________. Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización", en: Viviescas, Fernando y Giraldo, Fabio (comp.). *Colombia el despertar de la modernidad.* Bogotá, Foro por Colombia, 1991.

Ocampo, José A. "Comerciantes, artesanos y política económica en Colombia, 1830-1880", en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 22. Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1990.

__________. *Colombia y la economía mundial 1830-1910.* Bogotá, Coed. Siglo XXI-Fedesarrollo, 1986.

Pacheco, Margarita. *La fiesta liberal en Cali.* Cali, Universidad del Valle, 1992.

Palacios, Marco. *La delgada corteza de nuestra civilización.* Bogotá, Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura, 1986.

__________. *Parábola del liberalismo.* Santafé de Bogotá, Grupo Ed. Norma, 1999.

Pardo Martínez, Orlando. *Los picos de oro: la resistencia artesanal en Santander.* Bucaramanga, (coed.) Universidad Industrial de Santander-Sistemas & Computadores, 1998.

Patiño, Víctor Manuel. *Historia de la cultura material en la América equinoccial.* Santafé de Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1993. Tomo VIII.

Pelhan, John L. *El pueblo y el rey.* Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1984.

Pérez-Mallaina, Pablo. "Profesiones y oficios en la Lima de 1850", en: *Anuario de Estudios Americanos.* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980. Vol. XXXVII.

Pinzón López, Marcela. *Historia del periodismo en Cartagena.* Bogotá, Universidad Javeriana, 1968. (Tesis de grado).

Rodríguez G., Juan C. *Tiempo y ocio.* Santafé de Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 1994.

Rojas G., José M. *El empresario azucarero del Valle del Cauca.* Bogotá, Banco Popular, 1984.

__________. *Empresarios y tecnología en la formación del sector azucarero en Colombia. 1860-1980.* Bogotá, Banco Popular, 1983.

Romero Aguirre, Alfonso. *Historia de la Regeneración.* Cartagena, Tip. El Liberal, 1925, (reeditado, con algunas reformas, en 1947 en el volumen *Ayer, hoy y mañana del liberalismo colombiano.* Bogotá, Ed. Iqueima, 1947).

Safford, Frank. *El ideal de lo práctico.* Bogotá, Áncora Eds., 1989.

Samper, Miguel. *Escritos económicos y políticos.* Bogotá, Banco de la República, 1977. Tomo I.

Serret, Felix. *Viajes por Colombia.* Santafé de Bogotá, Procultura, 1995.

Silva, Renán y Aguilera, Mario. *Ideal democrático y revuelta popular.* Bogotá, Ismac, 1989.

Solano, Armando y Paz, Felipe S. *Convención de Ibagué 1922.* Bogotá, Ed. Cromos, 1922.

Sudarsky R., John. *El impacto de la tradición hispánica en el comportamiento empresarial latinoamericano.* Bogotá, Universidad de los Andes, 1991.

Torres Giraldo, Ignacio. *Los inconformes.* Bogotá, Ed. Margen Izquierdo, 1974. Tomo 4.

Tovar Pinzón, Hermes. *Grandes empresas agrícolas y ganaderas.* Bogotá, Cooperativa de Profesores Universidad Nacional, 1980.

__________. *Hacienda colonial y formación social.* Barcelona, Ed. Sendai, 1989.

Uribe C., Carlos. *Los años veinte en Colombia.* Bogotá, Eds. Alborada, 1991.

Valencia Llanos, Alonso. *Estado Soberano del Cauca: federalismo y regeneración.* Bogotá, Banco de la República, 1988.

Vergara y Velasco, Francisco J. *Nueva Geografía de Colombia.* Tomo 2, (1a. ed.: 1901)

Villegas G., Hernán. *La formación social del proletariado antioqueño.* Medellín, Extensión Cultural de Antioquia, 1990.

Weiss de Belalcázar, Anita. "Relaciones tradicionales. Modelo tecnocrático y gestión participativa en la industria colombiana", en: Dombois, Rainer y López, Carmen M. *Cambio tecnológico, empleo y trabajo en Colombia.* Santafé de Bogotá, Eds. Fescol, 1993.

Zambrano, Fabio. "Los movimientos sociales en Colombia. Siglo XIX", en: Tovar Z., B. (ed.) *La historia al final del milenio. Santafé de Bogotá,* Universidad Nacional, 1995. Tomo 1.

Historiografía regional

Acosta, J. *Manual del navegante.* Barranquilla, Emp. Litográfica, 1945.

Alarcón, José del Carmen. *Compendio de historia del departamento del Magdalena desde 1525 hasta 1895.* Bogotá, El Voto Nacional, 1962.

Aristizabal G., Tulio. *Retazos de historia. Los jesuitas en Cartagena de Indias.* Santafé de Bogotá, Ed. Programa por la Paz, 1995.

Arquez V. S., Óscar. "Vaqueros y corraleros en la depresión momposina", en: *Boletin Historial,* N° 26. Mompox, Academia de Historia de Mompox, 1993.

Bacca, Ramón Illán.. *Escribir en Barranquilla.* Barranquilla, Eds. Uninorte, 1998.

Bell Lemus, Gustavo (ed.). *El Caribe colombiano.* Barranquilla, Eds. Uninorte, 1988.

__________. "Deserciones, fugas, cimarronajes, rochelas y uniones libres: el problema del control social en la provincia de Cartagena al final del dominio español", en: *Cartagena de Indias: De la Colonia a la Republica.* Bogotá, Fundación Guberek, 1991.

Bernal, Rafael. *Las condiciones económico-sociales y el costo de vida de la clase obrera en la ciudad de Barranquilla.* Bogotá, Imp. Nacional, 1948.

Biografía de ciudades colombianas. Magangué. Cartagena, Ed. Turismo, 1952.

Blanco, José Agustín. "El censo del Departamento del Atlántico (Partido de Tierradentro) en 1777", en: *Atlántico y Barranquilla en la época Colonial.* Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994.

Borrego Plá, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI.* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983.

Bossa Herazo, Donaldo. *Nomenclator cartagenero.* Bogotá, Banco de la República, 1981.

Briceño Jauregui, Manuel. *Los jesuitas en el Magdalena.* Bogotá, Ed. Kelly, 1984.

Casas O, Álvaro L. "Expansión y modernidad en Cartagena 1885-1930", en: *Historia y Cultura,* N° 3. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1994.

__________. "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930 y Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930", en: *Historia y Cultura,* N° 4. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1994. N°3, y 1996, .

Di Filippo, Mario Alario. *Lexicón de colombianismos.* Cartagena, Ed. Bolívar, 1964.

Díaz Díaz, Fernando. *Breve historia de Santa Cruz de Lorica.* Santafé de Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1994.

Esquivia Vásquez, Aníbal. Lienzos locales. Cartagena, Dirección de Educación Pública de Bolívar, 1942.

Exbrayat B., Jaime. *Historia de Montería.* Montería, Imp. Departamental de Córdoba, 1971.

Fals Borda Orlando. *Mompox y Loba.* Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1979.

__________. *Resistencia en el San Jorge.* Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1984.

__________. *Retorno a la tierra.* Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1986.

__________. *El presidente Nieto.* Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1984.

Flórez, Luis. *Léxico de la casa popular urbana en Bolívar.* Colombia. Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1962.

Goenaga, Miguel. *Lecturas locales.* Barranquilla, Imp. Departamental, 1952.

Gómez Picon, Rafael. *Magdalena río de Colombia.* Bogotá, Ed. Tercer Mundo, 1983. (1a ed.: 1945.).

Gómez, Amanda y Malpica, Bertha. *Historia de la organización de los trabajadores del río Magdalena (1935-1945).* Tesis de grado. Universidad Nacional, 1984.

Herrera Soto Roberto y Romero Castañeda, Rafael. La zona bananera del Magdalena. Historia y léxico. Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1979.

Isaza José F. y Salcedo,, Luis E. *Sucedió en la Costa Atlántica. los albores de la industria petrolera en Colombia.* Bogotá, El Áncora Eds., 1991.

Lemaitre Eduardo. *Historia general de Cartagena.* Banco de la República, Bogotá 1983. Tomos III, IV y V.

Lemaitre, Daniel. *Poesías y corralitos de piedra.* Bogotá, Corporación Financiera del Norte, 1983.

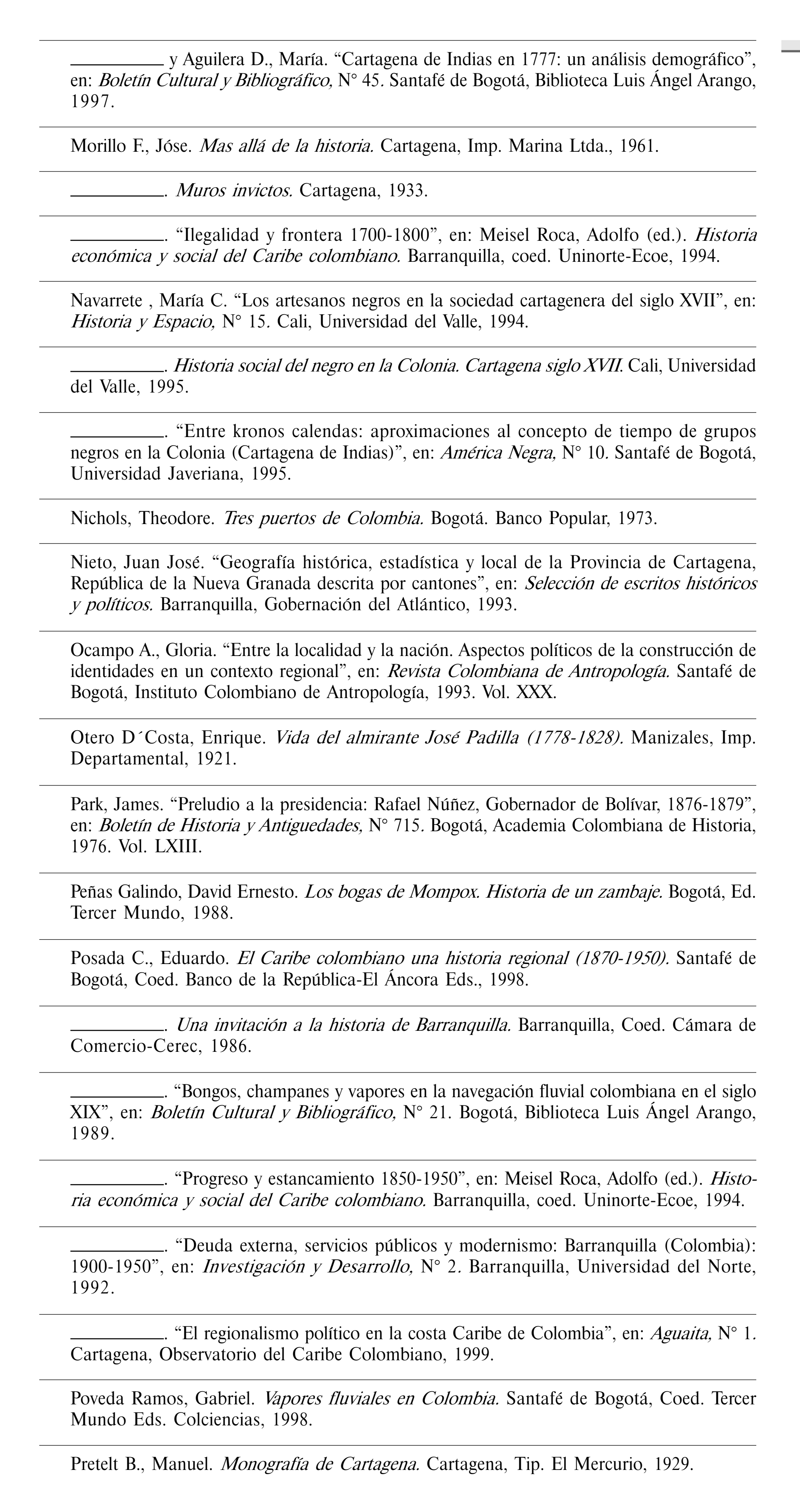
Madiedo, Manuel María. *La ciencia social o el socialismo científico.* Bogotá, Ed. Incunables, 1982.

Manrique, Ramón. *Cartagena y su gente.* Cartagena, Ed. Atlántida, 1945.

Martinez Fajardo, Eustorgio. *Notas porteñas.* Cartagena, Dirección de Educación Pública de Bolívar, 1943.

Meisel Roca, Adolfo (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano.* Barranquilla, Coed. Uninorte-Ecoe, 1994.

__________, "Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?", en: *Lecturas de Economía,* N° 23. Medellín, Universidad de Antioquia, 1987.



__________ y Aguilera D., María. “Cartagena de Indias en 1777: un análisis demográfico”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 45. Santafé de Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1997.

Morillo F., Jóse. *Mas allá de la historia.* Cartagena, Imp. Marina Ltda., 1961.

__________. *Muros invictos.* Cartagena, 1933.

__________. “Ilegalidad y frontera 1700-1800”, en: Meisel Roca, Adolfo (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano.* Barranquilla, coed. Uninorte-Ecoe, 1994.

Navarrete , María C. “Los artesanos negros en la sociedad cartagenera del siglo XVII”, en: *Historia y Espacio,* N° 15. Cali, Universidad del Valle, 1994.

__________. *Historia social del negro en la Colonia. Cartagena siglo XVII.* Cali, Universidad del Valle, 1995.

__________. “Entre kronos calendas: aproximaciones al concepto de tiempo de grupos negros en la Colonia (Cartagena de Indias)”, en: *América Negra,* N° 10. Santafé de Bogotá, Universidad Javeriana, 1995.

Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia.* Bogotá. Banco Popular, 1973.

Nieto, Juan José. “Geografía histórica, estadística y local de la Provincia de Cartagena, República de la Nueva Granada descrita por cantones”, en: *Selección de escritos históricos y políticos.* Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1993.

Ocampo A., Gloria. “Entre la localidad y la nación. Aspectos políticos de la construcción de identidades en un contexto regional”, en: *Revista Colombiana de Antropología.* Santafé de Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología, 1993. Vol. XXX.

Otero D´Costa, Enrique. *Vida del almirante José Padilla (1778-1828).* Manizales, Imp. Departamental, 1921.

Park, James. “Preludio a la presidencia: Rafael Núñez, Gobernador de Bolívar, 1876-1879”, en: *Boletín de Historia y Antiguedades,* N° 715. Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1976. Vol. LXIII.

Peñas Galindo, David Ernesto. *Los bogas de Mompox. Historia de un zambaje.* Bogotá, Ed. Tercer Mundo, 1988.

Posada C., Eduardo. *El Caribe colombiano una historia regional (1870-1950).* Santafé de Bogotá, Coed. Banco de la República-El Áncora Eds., 1998.

__________. *Una invitación a la historia de Barranquilla.* Barranquilla, Coed. Cámara de Comercio-Cerec, 1986.

__________. “Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el siglo XIX”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 21. Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1989.

__________. “Progreso y estancamiento 1850-1950”, en: Meisel Roca, Adolfo (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano.* Barranquilla, coed. Uninorte-Ecoe, 1994.

__________. “Deuda externa, servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950”, en: *Investigación y Desarrollo,* N° 2. Barranquilla, Universidad del Norte, 1992.

__________. “El regionalismo político en la costa Caribe de Colombia”, en: *Aguaita,* N° 1. Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano, 1999.

Poveda Ramos, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia.* Santafé de Bogotá, Coed. Tercer Mundo Eds. Colciencias, 1998.

Pretelt B., Manuel. *Monografía de Cartagena.* Cartagena, Tip. El Mercurio, 1929.

Rasch Silva, Enrique. *Guía comercial de Barranquilla.* Barranquilla, Imp. El Conservador, 1910.

Restrepo, Jorge y Rodríguez, Manuel. "La actividad comercial y el grupo de comerciantes en Cartagena a fines del siglo XIX", en: *Estudios Sociales,* N° 1. Medellín, Faes, 1986.

Revollo, Manuel B. "Crónicas atlantiquenses", en: *Mejoras,* N° 8. Barranquilla, Ed. Mejoras, 1936.

Revollo, Pedro María. "Divagaciones sobre historia local (VIII)", en: *Diario del Comercio.* Barranquilla, octubre 16 de 1927.

Rey Sinning, Edgar. *El hombre y su río.* Santa Marta, Imp Gutemberg, 1995.

Roman Trespalacios, Alberto. *Páginas prohibidas.* Cartagena, 1924.

Romero Aguirre, Alfonso. *Esclavitud en la provincia de Santa Marta 1791-1851.* Santa Marta, Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena, 1997.

Salcedo del Villar, Pedro. *Apuntaciones historiales de Mompox.* Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1987.

Solano D., Sergio P. "Acumulación de capital y desarrollo fabril. Limitaciones en el desarrollo industrial de Barranquilla 1900-1934", en: *Historia y Cultura,* N° 2. Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994.

__________. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla en la primera mitad del siglo XIX", en: *Boletín Cultural y Bibliográfico,* N° 21. Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1989.

__________. "Acumulación de capital e industrias. Limitaciones en el desarrollo fabril en Barranquilla 1900-1934", en: *Historia y Cultura,* N° 2. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1994.

__________. "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX", en: *Historia y Cultura,* N° 3. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1994.

__________. "Trabajo y ocio en Cartagena, 1880-1930", en: *Historia y Cultura,* N° 4. Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1996.

__________. "Barranquilla vista por su alcalde en 1872", en: *Diario del Caribe.* Barranquilla, mayo 9 de 1988.

__________. "Un siglo de ausencia: la historiografía de Cartagena en el siglo XX", en: Calvo Stevenson, Aroldo y Meisel R., Adolfo (eds.). *Cartagena de Indias y su historia.* Cartagena, Coed. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República, 1998.

__________. "El artesanado en el Caribe colombiano. Su formación social 1850-1900", en: *Historia y Pensamiento,* N° 1. Barranquilla, Departamento de Historia-Universidad del Atlántico, 1996.

__________, Conde, Jorge, Alarcón y Alfonso. "Ritmos urbanos y vida cotidiana en Barranquilla", en: *Historia y Pensamiento,* N° 2. Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1997.

__________, y Conde C., Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930.* Barranquilla, Eds. Uniatlántico, 1993.

Soto, Rafael. *Decenios de Mompox en la Independencia.* Barranquilla, Tip. Mora y Escofet, 1964. (Anexo).

Uricoechea, Fernando. "Resabios triviales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900", en: *Revista Colombiana de Sociología,* N° 1. Bogotá, Universidad Nacional, 1990.

Urueta, José P. y Gutierrez de Piñeres, Eduardo. *Cartagena y sus cercanías.* Cartagena, Imp. Departamental, 1912.

Valdeblanquez, José M. *Historia del Departamento del Magdalena.* Bogotá, Imp. El Voto Nacional, 1973.

Literatura, diccionarios, manuales de enseñanza y otros

Araújo, Dionisio H. *Tratado de geografía física y política del Estado de Bolívar.* Cartagena, Imp. de Ruiz Hermanos, 1871.

Barros, José B. *La piragua de Guillermo Cubillos.* Cartagena, Costa Norte Eds., 1989.

Bobadilla, Emilio (Fray Candil). *A fuego lento.* Barranquilla, Eds. Gobernación del Atlántico, 1993. (1ª ed.: 1902).

Lemaitre, Daniel. *Mompós, tierra de Dios.* Cartagena, Ed. Bolívar, 1950.

Fuenmayor, José Felix. *Cosme.* Bogotá, Ed. Oveja Negra, 1984. (1a ed.: Barranquilla, 1927).

Gutierrez de Piñeres, Eduardo. *Ejercicios de ortografía.* s.p.i.

Marta, Adolfo. *Romances y cánticos.* Barranquilla, Imp. Departamental, 1961.

Martinez Fajardo, Eustorgio. *Cuentos y leyendas de Cartagena.* Cartagena, Tip. El Esfuerzo, 1946.

Obeso, Candelario. *Cantos populares de mi tierra.* Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1950.

Osorio Lizarazo, José A. *Novelas y crónicas.* Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1978.

Pérez Felipe. *Geografía física y política del Estado de Bolívar.* Bogotá, Imp. de La Nación, 1843.

Revollo, Pedro María. *Costeñismos colombianos.* Barranquilla, Imp. Departamental, 1942.

Sundheim, Adolfo. *Vocabulario costeño.* Barranquilla, Eds. Gobernación del Atlántico, 1994. (1ª ed.: 1922).

Tesis de grado

Bravo Páez, Ivonne. *Conductas ilícitas y control social en el Bolívar grande de 1886-1905.* Cartagena, tesis para optar al título de historiadora, 1998.

Román R., Raúl. *Cultura política de los trabajadores cartageneros: la idea de la república aplazada* (1900-1930). Cartagena, tesis para optar el título de historiador, 1998.

Fuentes primarias

A.H.A. Fondo notarial. Libro de 1911. T. VII.

Acción social. Barranquilla, 1921.

Anales de ingeniería. Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1924. N° 306; 1924, N° 378.

Anonimo. *La justicia y los crimenes del 8 de diciembre de 1876.* Cartagena, Tip. de Antonio Araújo L., 1879.

Archivo Catedral de Cartagena. Carta pastoral del ilustrisimo sr. Dn. Pedro Adan Brioschi al pueblo y clero de la diocesis de Cartagena. Bogotá, Tip. Salesiana, 1898.

Archivo General de la Nación. Censos varios. Tomos 6 y 8. Miscelánea colonia. Tomo 41; «Instrucción General para los Gremios», en: Colonia, Miscelánea, tomo III.

Archivo Histórico de Cartagena. «Censo de población del Distrito de la Catedral. Enero 20 de 1851».

Archivo Histórico del Atlántico. Fondo notarial. Libro de 1904, libro de 1828. Tomo único. Libro de 1823. Tomo único; Libro de 1825. Tomo único; Libro de 1823-1827. Tomo único.

Archivo Histórico del Magdalena. Informe del gobernador Goenaga. 1890. Impresos. «Informe del prefecto de Santa Marta. 1864». Caja N° 10. «Censo de la ciudad de Santa Marta, 1870». Caja N° 9, Legajo N° 8, tomo XVI.

Asamblea del Departamento de Bolívar. Ordenanzas 1888. Cartagena, Tip. de Antonio Araújo, 1888.

Atlántico 50 años. Barranquilla, Corporación Cívica, 1960.

Banco comercial de Barranquilla. Barranquilla, 1955.

Blanco Soto, Pedro. “Informe que rinde a la Sociedad Colombiana de Ingenieros ...sobre un nuevo tipo de buque fluvial, patentado por el señor Max Carriazo”, en: *Anales de Ingeniería,* Ns 247-248. Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1913.

Boletín de Estadística Departamental de Bolívar. Cartagena, 1928. N° 4.

Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890. Cartagena, 1891. N° 1.

Boletín Municipal de Estadística. Barranquilla, Oficinal Municipal de Estadística, 1930. N° 1, 1931. N° 2 y 4, 1933, N° 14, 1934. N° 15, y 17, 1941 N° 82 y 85, 1946 N° 145.

Civilización, N° 5. Barranquilla, Ed. Mejoras, 1926.

Compilación de documentos referentes a los bienes del departamento y a otros asuntos del ramo de hacienda. Cartagena, Imp. Departamental, 1969. (1ª ed.: 1898).

Concejo Municipal de Barranquilla. Libros de Comisiones. 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1886; Libro de 1897. Proyectos; Libro de 1866. Censo. 3 Tomos; Libro de 1850. Comisiones; Libro de 1848. Varios; Libro de 1847. Industria y Comercio; Libro de 1847. Industria y Comercio; Libro de 1866. Informes; Libro de 1848. Varios; Libro de 1843. Acuerdos.

Contraloría General de la República. Condiciones económicas y sociales de la clase obrera en Barranquilla. Bogotá, 1948.

Contraloría General de la República. Geografía económica de Colombia. Atlántico. Bogotá, Imp. Nacional, 1937.

Contraloría General de la República. Primer censo nacional de edificios. 1938. Bogotá, 1939.

Corrales, Manuel E. *Efemérides y Anales del Estado Soberano de Bolívar.* Bogotá, Imp. de Medardo Rivas, 1884. Tomo 2.

Diario de Bolívar. Cartagena, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1882, 1883, 1884.

Diario de la Costa. Cartagena, 1918, 1919, 1922.

Diario de la Tarde. Barranquilla, 1893.

Diario del Comercio. Barranquilla, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1928, 1931.

Diario Oficial. Bogotá, 1917.

Don Ramiro. Mis entrevistas. Barranquilla, 1928.

El albúm. Cartagena, 1901.

El Anotador. Barranquilla, 1893, 1894.

El Anunciador. Barranquilla, 1922.

El Artesano. Cartagena, 1850.

El Autonomista. Cartagena, 1912.

El Bolivarense. Cartagena, 1889.

El Caribe. Cartagena, 1910, 1912.

El Celador. Santa Marta, 1917.

El Censor. Cartagena, 1919.

El Ciudadano. Cartagena, 1850.

El Comercio. Barranquilla, 1916, 1918, 1930.

El Comunista. Cartagena, 1910, 1911.

El Correo de Bolívar. Cartagena, 1895.

El Churriador. Santa Marta, 1849.

El Demócrata. Magangué, 1920, 1924.

El Derecho. Barranquilla, 1919.

EL Día. Barranquilla, 1916, 1917, 1919.

El Faro. Cartagena, 1873.

El Grito de la Democracia. Cartagena, 1910.

El Heraldo Popular. Cartagena, 1838.

El Heraldo. Cartagena, 1881.

El Humanitario. Cartagena, 1922, 1923.

El Liberal. Barranquilla, 1910, 1923.

El Liberal. Cartagena, 1910, 1911, 1918, 1919.

El Mosquito. Cartagena, 1912.

El Nuevo Diario. Barranquilla 1920.

El Nuevo Diario. Barranquilla, 1914, 1920, 1921.

El Nuevo Mundo. Cartagena, 1912.

El Obrero. Barranquilla, 1914.

El País. Barranquilla, 1919.

El Porvenir. Cartagena, 1878, 1879, 1882, 1894, 1884, 1890, 1893, 1894, 1895, 1897, 1898, 1899, 1900, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1918, 1919, 1920, 1922, 1923, 1924, 1904.

El Progreso. Barranquilla, 1906, 1911, 1912, 1914, 1915.

El Promotor. Barranquilla, 1875.

El Pueblo. Barranquilla, 1910, 1915.

El Siglo. Barranquilla, 1904, 1910, 1916.

El Tiempo. Lecturas Dominicales. Bogotá, 1927, 1933.

El Tipógrafo. Cartagena, Unión Tipográfica, 1919. N° 1 y 2.

Espriella, Alfredo de la. *Barranquilla... De cabo a rabo!* Barranquilla, 1998.

Gaceta de Bolívar. Cartagena, 1867, 1868, 1870, 1872, 1872, 1874, 1876.

Gaceta del estado de Bolívar. Cartagena.

Gaceta del Estado Soberano de Bolívar. Cartagena, 1857, 1858, 1857, 1859, 1860, 1867, 1870, 1872.

Informe del gobernador a la Asamblea de Bolívar de 1919. Cartagena, 1919.

Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento 1924. Cartagena, Imp. Departamental, 1924.

Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento. Cartagena, Imp. Departamental, 1922.

Informe que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del departamento. Cartagena, Imp. Departamental, 1925.

La Causa Social. Cartagena, 1919.

La Culebra. Cartagena, 1909.

La Democracia. Cartagena, 1849, 1850, 1851.

La Época. Cartagena, 1918.

La Estrella. Cartagena, 1930.

La Juventud. Cartagena, 1901.

La Nación. Barranquilla, 1888, 1916, 1917, 1920.

La Patria. Cartagena, 1925.

La Prensa. Barranquilla, 1928, 1931, 1934, 1941.

La Reforma. Cartagena, 1915.

La República. Cartagena, 1866.

La Sanción. Barranquilla, 1919.

La Tribuna. Cartagena, 1914, 1915.

Leyes expedidas por la asamblea del estado soberano de Bolívar 1882. Cartagena, Tip. Araújo,1883.

Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar 1880. Cartagena, 1881.

Libro Azul de Colombia. N. York, 1917.

Liga de Comercio de Barranquilla, N° 67. Barranquilla, 1937.

Martínez R., Gabriel (comp.). *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820.* Medellín, 1986.

Mensaje del presidente constitucional del Estado Soberano de Bolívar a la asamblea legislativa en sus sesiones ordinarias de 1883. Cartagena, 1883.

Mensajes, memorias e informes. Cartagena, Imp. Departamental, 1919.

Mier, José F. (comp.). *Poblamiento de la provincia de Santa Marta siglo XVIII. Bogotá, coed.* Colegio Máximo de las Academias Colombianas-Libreros Asociados, 1987. tomo 2.

Ministerio de Gobierno. Censo de 1912. Bogotá, Imp. Nacional, s.f.

Ministerio de Hacienda. Informe. Bogotá, 1916.

Ministerio de Obras Públicas. Documentos. Bogotá, Imp. Nacional, 1917.

Naramjo Martínez, Enrique. "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en: *Ministerio de Obras Públicas. Documentos.* Bogotá, Imp. Nacional, 1917.

Núñez, Rafael. *La reforma política.* Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas-Universidad de Cartagena, 1994.

Núñez, Rafael. *Los mejores artículos políticos.* Bogotá, Biblioteca Aldeana de Colombia, 1936.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea del Departamento de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1888. Cartagena, Tip. de Antonio Araújo, 1890.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea del Departamento del Atlántico. Barranquilla, 1911.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar 1894. Cartagena, Tip. de A. Araújo, 1895.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar 1896. Cartagena, 1897.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1890. Cartagena, Tip. de Antonio Araújo, 1891.

Ordenanzas y resoluciones expedidas por la Asamblea Departamental de Bolívar en sus sesiones ordinarias de 1890. Cartagena, Tip. de Antonio Araújo, 1891.

Penitente. Cartagena, 1908, 1909, 1910, 1911.

Pluma Libre. Cartagena, 1919.

Cartagena, 1876.

Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875. Cartagena, 1876.

Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875. Cartagena, Tip. de Antonio Araújo, 1876.

Registro de Bolívar. Cartagena, 1886, 1890, 1894, 1894, 1896, 1897, 1898, 1899.

Revista de la Cámara de Comercio. Barranquilla, 1924. N° 75.

Rigoletto. Barranquilla, 1910, 1911, 1914, 1915.

Rojo y Azul. Cartagena, 1899.

Rojo y Negro. Cartagena, 1912.

Semana. Bogotá, 1948.

Semanario de la provincia de Cartagena. Cartagena, 1839, 1840, 1842, 1843, 1847, 1848, 1850.

Unión Comercial. Cartagena, 1915.

Urueta, José y Piñeres, Eduardo G. de. *Cartagena y sus cercanías.* Cartagena, Imp. Departamental, 1912 (2a. ed.).

Voz del Pueblo. Cartagena, 1911.

Memorias, viajeros, directorios y otros

Álbum de Cartagena de Indias. 1533-1933. Cartagena, 1933.

Andre, Edoard. "La extravagante máquina llamada Simón Bolívar", en: Noguera Mendoza, Aníbal (comp) *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 2.

Anónimo. "Misión confidencial", en: Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Arguedas, Alcídes. *La danza de las sombras.* Bogotá, Banco de la República, 1983.

Burgos Puche, Remberto. *El general Burgos.* Bogotá, Ed. ABC, 1964.

__________. Memorias inconclusas. Bogotá, Eds. Tercer Mundo, 1986.

Cane, Miguel. *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia.* Santafé de Bogotá, Procultura, 1992.

__________. *En Viaje.* Buenos Aires, Ed. Universitaria, 1968. p. 250 (1a ed.: 1884).

Castro Rodriguez, Julio. Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, en: *Ministerio de Gobierno. Censo de 1912.* Bogotá, s.p.i.

Castro, Juan Antonio. "De Neiva a Cartagena", Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Colombia. Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país. Bogotá, Banco de la República, 1979. Tomo 2. (1a ed: 1822).

Goenaga, Miguel (ed.). *Acción costeña.* Barranquilla, 1926.

__________. *Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla.* Barranquilla, Ed. Mejoras, 1956.

González Rubio, Felix. "Datos para una monografía del río Magdalena", en: *Congreso Hispanoamericano de Historia.* Cartagena, Imp. Departamental, 1935.

Gosselman, Karl. *Viaje por Colombia, 1824-1825.* Bogotá, Banco de la República, 1981.

Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla en 1896.* Bogotá, Inp. La Luz, 1986.

Gutiérrez, Rufino. *Monografías.* Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, 1921. Tomo II.

Hamilton, John Potter. "Travels through provinces of Colombia", en: Noguera M., A. Noguera Mendoza, Aníbal (comp) *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Herrera Restrepo, Roberto. "A bordo del vapor Confianza", en: Noguera M., A. Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Holton, Isaac. *La Nueva Granada. Veinte meses en los Andes.* Bogotá, Banco de la República, 1981.

Humboldt, Alexander Von. "Diario de viaje por el Magdalena", en: Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Juan y Antonio de Ulloa. "Relación histórica del viaje a la América meridional", en: Urueta, José P. *Documentos para la historia del departamento de Bolívar.* Cartagena, Imp. Departamental, 1924. (escrito en 1735).

Le Roy Gordon, B. *El Sinú. Geografia humana y ecologica.* Bogotá, Tercer Mundo, 1983.

Lemaitre, Alberto. *Estampas de la Cartagena de ayer.* Cartagena, 1994;

López, Eduardo. *Almanaque de los hechos colombianos. II.* Atlántico. Bogotá, 1922.

Madiedo, Manuel María. "El boga del Magdalena", en: Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Márquez, Antonio J. *Saludo a Barranquilla en la celebración de su centenario.* Barranquilla, 1913.

Martínez Aparicio, Antonio y Niebles, Rafael (eds.) *Directorio comercial de Barranquilla.* Barranquilla, 1892 .

Mcausland, Tomás. "Historia de la navegación por vapores en el río Magdalena desde el año de 1824", en: Martínez Aparicio, Antonio y Niebles, Rafael (eds.). *Directorio comercial de Barranquilla.* Barranquilla, 1892.

Mendoza Mendoza, Manuel. *Leyendas sinuanas.* Cereté, Ed. Sinú, 1949.

Mollien, Gaspar. T. *Viaje por la Republica de Colombia en 1823.* Santafé de Bogotá, Procultura, 1992.

Montoya Márquez, Jorge. *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir.* Cartagena, Talleres Mogollón, 1927.

Palacio, Julio H. *Núñez, recuerdos y memorias (1893-1894).* Barranquilla, Tip. Mogollón, 1953.

__________. *Historia de mi vida.* Bogotá, Lib. Camacho y Roldán, 1942.

__________. *La guerra civil de 1885.* Bogotá, Eds. Incunables, 1983.

Peña, Pedro A. "Pasajeros del "Santander", en: Noguera Mendoza Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Pérez Silva, Vicente (comp.). *La autobiografía en Colombia.* Santafé de Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la República, 1996.

Posada Gutiérrez, Joaquín. *Memorias histórico políticas.* Bogotá, Imp. Nacional, 1929. Tomos II y III.

Reclus, Elisee. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta.* Cartagena.

Restrepo, José Manuel. *Diario político y militar.* Bogotá, MEN, 1954. Tomo I.

__________. *Historia de la revolución en la República de Colombia.* Medellín, Ed. Bedout, 1973. Tomo I.

Revollo, Pedro M. *Mis memorias.* Barranquilla, Imp. Departamental, 1954.

Romero Aguirre, Alfonso. *Confesiones de un aprendíz de estadista.* Cartagena, Ed. Mercurio, 1938.

Röthlisberger, Ernest. *El Dorado.* Bogotá, Banco de la República, 1963.

Samper, José M. "Un viaje completo", en: Noguera Mendoza, Aníbal. *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 2.

Santa gertrudis, Fray Juan. *Maravillas de la naturaleza.* Santafé de Bogotá, Banco Popular, 1992. Tomo 1.

Santiesteban, Miguel de. "Diario de viaje", Noguera Mendoza, Aníbal (comp.). *Crónica grande del Rio de la Magdalena.* Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1.

Striffler, Luis. *El río Sinú.* Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1922.

Valiente, Francisco. *Cartagena ilustrada.* Cartagena, 1911.

Vergara y Velasco, Francisco. *Nueva geografía de Colombia.* Bogotá, Banco de la República, 1974. Tomo II.

Vergara, José R. y Baena, Fernando E. *Barranquilla su pasado y su presente.* Barranquilla, 1947. (2a. ed.).

Viaje de O Drasil. *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya y estadía en esa ciudad por ocho meses. 1893.* Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994.